Alla Biblioteca Militare di Napoli
L'autore

INTORNO
ALLA FERROVIA

DA NAPOLI PER BENEVENTO A FOGGIA

PER

AMBROGIO MENDIA

NAPOLI
STABILIMENTO TIPOGRAFICO GHIO
In S.ª Teresa agli Studi
1866

SOMMARIO

Considerazioni intorno all' attuale stato della questione.

Conchiusione.

AVVERTENZA

A pagina	3	*verso*	11	nel mpedi	*leggi*	ne impedi
»	14	»	4	accorrerebbe	»	accorcerebbe
»	15	»	1	12 chilometri	»	13 chilometri
»	24	»	2	7 chilometri	»	6 chilometri
»	ivi	»	26	facilità	»	facilita
»	48	»	27	370 metri	»	170 metri
»	56	»	19	12 chilometri	»	13 chilometri
»	58	»	17	7 chilometri	»	6 chilometri
»	70	»	ultimo	onore	»	onere
»	71	»	ivi	70,2000	»	702,000
»	89	»	28	12 chilometri	»	13 chilometri
»	110	»	14	a	»	o
»	161	»	34	meno	»	più
»	180	»	26	ascesas ol	»	ascesa sol
»	192	»	3	solo	»	sole
»	223	»	2 e 3	poe-tere	»	po-tere

A S. S. I.

Sig. Presidente del Consiglio Provinciale di Capitanata

ILLUSTRISSIMO SIG. PRESIDENTE,

Onorato dell' incarico di sottoporre a cotesto benemerito Consiglio della Provincia di Capitanata il mio parere intorno al migliore andamento del tratto di ferrovia da Benevento a Foggia, vi adempio con la presente relazione.

Nella primavera dello scorso anno furono cominciate le operazioni geodetiche, le quali vennero protratte sino a quando la estate innoltrata nei mpedì la continuazione. D' altra parte tal differimento era pur richiesto dalla necessità di porre in disegno i preliminari rilievi presi in campagna, senza di che non si potevano compiere le iniziate operazioni geodetiche, e questo lavoro da tavolino fu eseguito in Napoli.

Nel seguente autunno si sarebbero ultimate tutte le investigazioni ed operazioni sul terreno, occorrevoli a determinare il migliore andamento dell' indicato tronco di ferrovia ; ma la pubblica calamità del colera, che afflisse prima cotesta provincia e poscia questa città di Napoli sino al cominciare del verno , non mi permise di allontanarmi dalla mia dimora, ove mi ritenne dapprima il pericolo di vita cui mi sarei esposto, e poscia il vincolo della famiglia, che non avrei potuto abbandonare in tempo di sì spaventevole epidemia.

Fu perciò necessario supplirvi nella decorsa primavera, e non appena la stagione lo permise mi recai per l'oggetto sopra luogo. Compiuti così i rilievi di campagna, si è segnato sulla mappa della contrada l'andamento topografico della ferrovia e delineato il profilo di livellazione longitudinale: lavoro fatto a tavolino su gli elementi somministrati da tali rilievi; dopo di che ho potuto comporre la presente relazione.

E qui debbo rappresentare alla S. V. Ill.ª che il tratto di ferrovia in parola appartiene alla linea di comunicazione ferroviaria da Napoli a Foggia, e che sarebbe insufficiente la cura di contribuire alla migliore costituzione di esso tratto, se l'intera linea non assicurasse a cotesta Provincia tutti i vantaggi di brevità e di convenienza commerciale ed economica che deve ripromettersi da una comunicazione ferroviaria cotanto importante. Anzi aggiungo che tale ferrovia deve considerarsi sotto un punto di vista anche di maggior rilievo, perchè essa è chiamata ad aprire la più breve traversata appennina di comunicazione ferroviaria tra i due mari il Tirreno e l'Adriatico.

E di vero chi guarda sulla mappa la configurazione delle opposte marine, vede come i due seni di mare cioè, i golfi di Napoli e di Manfredonia, fatti da natura per divenire sicuro ricovero delle navi mercantili, s'internino in maniera da accorciare tale traversata; e rileva la singolare giacitura delle due principali città di passaggio Foggia e Benevento, poste pressochè sulla retta che congiunge le due città estreme Napoli e Manfredonia.

Che Foggia entri in questa importantissima traversata appennina, veicolo del commercio tra l'oriente e l'occidente, epperò d'interesse mondiale, il reclama non pure la opportunità della situazione, ma ancora la sua importanza come centro di popolazione ed emporio e capoluogo della ricca Capitanata.

La città di Benevento, ancor essa popolosa e capoluogo di provincia e commerciale, giace nella confluenza tra il Sabato ed il Calore, di cui sono influenti il Tammaro, il Miscano e l'Ufita; epperò la sua postura naturalmente le apre il traffico delle valli di questi fiumi, mediante linee ferroviarie che in progresso di tempo si dirameranno dall'arteria principale ond'è parola; la quale nessuno dubita che vi debba necessariamente passare.

Se dunque Benevento è necessario punto di passaggio della più breve traversata appennina da Napoli a Foggia da prolungarsi fin sulla marina adriatica a Manfredonia, importa del pari al traffico generale e parziale il buon andamento dei due successivi tratti da Napoli a Benevento e da quivi a Foggia.

Or, sebbene l'incarico ricevuto da cotesto Consiglio Provinciale si riferisca al secondo di questi due tratti, pure avendo io precedentemente compiuti gli studî anche pel primo, credo utile di sottoporre a V. S. Ill.ª le mie idee sull'uno e sull'altro, onde rendere compiute le indicazioni relative all'intera linea da Napoli a Foggia, per quanto il comportano i rilievi pertinenti ad un semplice progetto di massima, ma tale da non lasciar dubbio sulla convenienza della scelta.

Mi onoro perciò di trasmetterle la mappa formata dalle carte del Zannone, la quale comprende tutta la contrada in esame, dichiarandole di avervi segnato con linea di color rosso l'andamento topografico della ferrovia che credo preferibile da Cancello per Benevento a Foggia; e le trasmetto pure in separato foglio il profilo di livellazione longitudinale dell' asse di tale ferrovia riferito al livello del mare, con la indicazione delle selle da traforare. E perchè nessuno dubita che per Benevento debba necessariamente passare la linea ferroviaria da Napoli a Foggia, io ne esaminerò il migliore andamento, considerandolo diviso a Benevento in due tratti; e supponendo che il viaggiatore muova da Napoli, comincerò a parlare del primo tratto.

Nella linea che congiunge Napoli a Benevento ricade l'ubertosa e popolosa valle Caudina, e nessuno esiterebbe a preferirne la traversata, se non sorgesse il dubbio di non poterne facilmente scavalcare il ciglio che divide il versante rivolto a Napoli da quello le cui acque scendono verso Benevento. La convenienza di adottare una linea cotanto breve per la valle Caudina potrebbe in certo modo essere bilanciata dalla considerazione che Benevento giace sulla sponda sinistra del Calore, le cui acque si riuniscono al Volturno; il quale passa per la città di Capua posta nella larga zona di campagna spianata che s' interpone tra Napoli ed i monti di Cancello, Maddaloni e Caserta. Volendosi adunque seguire il corso delle acque, la ferrovia da Benevento dovrebbe scendere per le successive valli del Calore e del Volturno, ed uscita così in pianura

potrebbe piegare a Sa Ma Capua Vetere, e di là non pure giungere agevolmente in Napoli, ma trovarvi il tronco della ferrovia Romana già bello e costrutto. Ma tale giro spontaneo sarebbe inaccettabile per l'eccessiva lunghezza che quasi duplicherebbe il cammino, ed è perciò che anche il Governo ha pensato di sostituirvi una meno agevole ma più breve traversata.

Però il quesito della sostituzione andava risoluto ponderando le condizioni tecniche, economiche e commerciali delle diverse possibili traversate, onde prescegliere quella nella quale alla massima brevità si accoppiasse pure la convenienza economica e commerciale.

Di un tal quesito mi occupai studiosamente, e pervenni a dimostrare che la traversata Caudina era preferibile a tutte le altre, sia per incontestabile brevità, sia ancora per convenienza tecnica, economica e commerciale; e la dimostrazione fatta con apposita memoria a stampa, le cui indicazioni venivano chiarite da grafica rappresentazione dei luoghi, riuscì evidente a chiunque ne giudicava scevro di preoccupazioni, per altro infondate.

Nessuno negherà che non possa istituirsi paragone se non si conoscano le due cose da paragonare; e che non si possa nè si debba prescegliere una come preferibile in difetto di tale conoscenza.

Quando compariva la mia memoria gli uomini tecnici governativi confessavano che il Ministero non aveva fatto alcuno studio, nè per la linea da me indicata, nè per quella che essi credevano meritevole di preferenza. Eglino dubitavano persino delle indicazioni di fatto, da me raccolte con tanta esattezza sui luoghi in quattro mesi d'indefessa e continuata fatica, tanto ne erano ignari o male informati! Ma ogni dubitazione dovette cessare quando, commessane la verificazione ad un onesto Ispettore del Genio Civile allora residente in Napoli, costui dopo accurata visita locale dichiarò essere non pure brevissima ma agevole la traversata Caudina epperò preferibile, e somministrò tutti gli elementi di fatto, cui non si voleva aggiustar fede; i quali si trovarono perfettamente d'accordo con le mie indicazioni, come veniva poscia confessato in un documento uffiziale da chi aveva indotto il Ministero a disporre tale verificazione. [1]

[1] Rapporto del Cav. Rovere Ispettore del Genio Civile, datato da Torino il 9 febbraio 1865 ed inserito negli atti della tornata del Consiglio Provinciale di Napoli tenuta nel giorno 2 marzo 1865.

Ciò nonostante il Ministero persistette nella idea di proporre, senza alcun preventivo studio e senza veruna conoscenza dei luoghi, al Parlamento Nazionale la linea quasi per istinto immaginata e con infondata pertinacia ritenuta come preferibile; e quello che destava maggior meraviglia era la manifestazione d'un alto funzionario, il quale ingenuamente dichiarava in presenza di autorevoli testimonî, non essersi ancora fatto alcuno studio, lasciarsi passare la legge, che a suo dire non avrebbe pregiudicata la quistione tecnica, riserbarsi il Ministero di commettere poscia gli studî alla Società concessionaria.

Se non avessi co'miei orecchi ascoltate queste parole, non aggiusterei fede alla narrazione!

Domando io, con quale coscienza si può proporre una linea ferroviaria di tanta importanza, confessando di non aver fatto alcuno studio per riconoscerne la convenienza? Come la quistione tecnica non è pregiudicata dalla legge, la quale prescrive tutti i punti di quel tracciato che forma l'obbietto della divergenza d'opinioni? E non è questo anzi il mezzo di uccidere la quistione tecnica, risolvendola prima di discuterla con la parola della legge? Son poi gl'interessi del pubblico d'accordo con quello della Società concessionaria, per commetterle la tardiva esecuzione degli studî? E non deve il Governo tutelare il pubblico interesse, valendosi di quei mezzi di cui può disporre e che costano tanto alla Finanza dello Stato per mantenere una distinta Corporazione di abili Ingegneri del Genio Civile, periti dell'arte e conoscitori delle condizioni locali?

Più non la finirei se volessi tutte enumerare le infinite domande che potrebbero formolarsi su quelle parole, sfuggite forse senza considerazione, perchè non si può supporre che manchi il ben dell'intelletto in chi è preposto ad affari di sì alto rilievo. Ma la maraviglia farà stupire chiunque sappia che quell'alto funzionario fu irremovibile come la necessità e la morte, e che a nulla valsero le osservazioni con bel garbo fattegli da illustri uomini componenti una deputazione impegnata a patrocinare la causa del miglior tracciato. E pure altro non si richiedeva che si fosse in modo formolata la legge da non pregiudicare la quistione tecnica, dicendosi doversi costruire una ferrovia da Napoli per Benevento a Foggia, e sopprimendosi qualunque indicazione di luoghi intermedî, che lo

stesso Ministero avrebbe poscia determinati dopo gli studî indispensabili al suo imparziale giudizio. Siffatta onestissima dimanda, che escludeva qualunque preoccupazione, non poteva onestamente essere respinta.

D'altra parte si voleva in qualche modo coonestare la scelta, adducendosi motivi i quali, sino ad un certo punto, sarebbero stati alquanto plausibili, se i fatti posteriori non li avessero pienamente smentiti. Si diceva che il vantaggio della brevità per la valle Caudina era assorbito dalla ripidità delle pendenze, censurandosi come inaccettabile quella del quindici per mille, e si adduceva a motivo di preferenza l'agevolezza dei pendii nella linea proposta dal Ministero per le valli del Volturno e del Calore.

Mancavano allora i termini di paragone perchè s'ignoravano del tutto i particolari della linea governativa per la deficienza di studî preventivi, epperò tali infondate dichiarazioni non potevano essere smentite, come è agevole fare adesso dopo le sommarie indicazioni di quella linea pubblicate per la stampa.

Taluni privati interessi erano intanto occultamente patrocinati da uomini influentissimi; i quali, giovandosi del difetto di nozioni relative alla linea governativa, esageravano la pretesa insormontabilità della valle Caudina, e screditavano il vantaggio rilevantissimo di abbreviare percorrendola un terzo del cammino da Napoli a Benevento.

Costoro facendo così velo al vero, illusero certi uomini troppo leggieri; i quali han per massima essere più conveniente accettare un partito qualunque purchè si faccia presto, che indugiare nel discutere sull'adozione di quello preferibile.

Però tale massima, cotanto nociva e che non si potrebbe abbastanza deplorare, spesso attira, tra gli altri incalcolabili mali, precisamente quello che si voleva evitare. Lo smodato affrettamento fece, nonostante le fondate opposizioni di uomini competenti, decretare l'immediata attuazione della linea di Conza; mentre qualche mese di tempo, allora utilmente impiegato per gli opportuni studî tecnici, sarebbe bastato a riconoscerne l'inaccettabilità.

Dopo grave sperpero di pubblico denaro ed incalcolabile spostamento degli interessi surti sotto l'egida di quell'improvvida legge, lo stesso Ministero ne ha proposta l'abolizione per ricominciare da

capo. Così invece di abbreviare si è grandemente allungato il tempo dell' attuazione, senza per altro evitare il disdoro della pubblica amministrazione e l'irreparabile danno della Finanza dello Stato!

L'identico caso si ripeteva quando si volle senza studî preventivi decretare l'attuazione della linea da Napoli per la valle del Calore a Benevento, nonostante le osservazioni a tempo utile sottoposte agli uomini del potere; i quali neppure cedettero alle istanze fatte dapprima all' unanimità dall' illustre Consiglio Municipale di questa città, e poscia da un collegio superiore che è il Consiglio dell' intera provincia di Napoli. E si consideri che in questo caso bastava molto meno a salvare l' interesse pubblico, solchè il Ministero avesse emendato il relativo articolo della legge, dichiarando doversi costruire una ferrovia da Napoli per Benevento a Foggia con la diramazione per Campobasso a Termoli.

Così facendo il Ministero non avrebbe pregiudicata la essenzialissima quistione del migliore andamento topografico, e si sarebbe riservato di risolverla quando il poteva coscienziosamente, evitando ancora di respingere con manifesta ingiustizia le osservavazioni tecniche fondate sopra constatati elementi di fatto, ed i voti concordi di collegi in cui seggono preclari uomini a tutela del pubblico interesse.

La grande importanza del tracciato in coteste opere di tanto rilievo è sentita da chiunque tratti con imparzialità siffatte materie; tra perchè sono gravissimi i mali derivanti dal poco accorgimento, ed ancora perchè non vi si può poscia arrecare alcun rimedio e se ne debbono subire le nocive conseguenze, che aggravano in perpetuo il commercio e la Finanza dello Stato.

Trattasi di risolvere un quesito di massimi e minimi. Lo interesse pubblico reclamava la massima brevità donde il minimo di tempo e di spesa che si paga ad un tanto il chilometro; la massima frequentazione che corrisponde al massimo sviluppo ed incremento commerciale; e la massima convenienza economica che valga a gravare della minima spesa la Finanza dello Stato, cui è addossato il carico di pagare le sovvenzioni e garentie occorrenti a promuovere l'attuazione delle ferrovie governative date in concessione.

Per contrario una Società concessionaria deve volere il massimo allungamento, rivenendole dall' impresa il profitto di un tanto al

2

chilometro ; la minima frequentazione perchè , essendole garentito dal Governo il prodotto lordo chilometrico , di tanto si aumenta il suo guadagno per quanto scemano le spese dello esercizio cui essa Società deve far fronte ; ed il massimo incoraggiamento di sovvenzioni e garentie che pesano sulla Finanza dello Stato.

La Società dispone di vistosi capitali ed il pubblico di mezzi imponderabili , come quelli puramente morali, che consistono nello esporre a parole le ragioni valevoli a garentire le esigenze del commercio. A chi dunque se non al Governo incumberebbe l'obbligo della pubblica tutela in siffatta lotta di opposti interessi? E quando gl'interessi privati vi s'insinuano cresce a mille doppî l'obbligo dello atteso esame preventivo, ond'evitare i mali gravissimi di cui è sempre vittima il povero pubblico ; il quale non solo risente il danno o di non usare della ferrovia per mancanza di convenienza, oppure di spendervi maggior tempo e denaro che non si richiederebbe in una linea bene intesa, ma paga sempre questi mali con l'accrescimento delle tasse da cui è purtroppo gravato. Nè può la Rappresentanza Nazionale opporre valido argine alla prevalente irruzione delle acciabattate proposte ministeriali , perchè è risaputo come nelle adunanze troppo numerose non tutti prendano eguale interessamento in ogni quistione , e di certo non farebbero atto di astensione coloro che per avventura fossero impegnati alla trattazione di affari cui si riferiscono e molti e rilevanti interessi privati. Per la qual cosa spesso dolorosamente avviene che gli uomini imparziali e competenti sieno sopraffatti dalla maggioranza ; la quale , non potendo entrare in discettazioni estranee alle cognizioni dei più , facilmente s'impressiona di qualche massima pomposamente dettata nello apparente fine della pubblica utilità.

A compruova di questa verità riportiamo le parole , in proposito della legge Bastogi, pronunziate dall'onorevole Deputato Valerio , Ingegnere distintissimo e più che altri mai versato nella parte tecnica ed industriale delle ferrovie. « Io confesso che sono vera-« mente addolorato di vedere presentare nello stadio attuale del Par-« lamento una legge di così grave importanza , che tocca , con tanto « pericolo di tutte le future libertà industriali d'Italia, ad uno de'ra-« mi dell'industria nazionale che più interessa la pubblica ricchezza, « la potenza pubblica; una legge che tende sempre più a ribadire

« quel sistema di concentramento, il quale, a mio avviso, è una « delle piaghe più terribili che si minacciano alla patria nostra. »

Ma a quale pro? La legge Bastogi, nell'ultimo giorno della sessione parlamentare e di notte, fu discussa e votata a tamburo battente ad onta delle proteste di chi ebbe impedito il discorso!

Questi sono i generici motivi che han dato spesso occasione ad infruttuosi pentimenti, segnatamente nelle quistioni di maggiore importanza; le quali richiederebbero più illuminata e larga discussione e massima ponderazione. Ma nel nostro caso ai consueti inconvenienti si aggiunse quello gravissimo creato dal Ministero, il quale della legge fece quistione di Gabinetto.

Comunque sieno andate le cose, io non posso che sottoporre alla savia considerazione della S. V. Illustrissima e dell'illustre Collegio da Lei degnamente presieduto, le ragioni che militano a favore della traversata Caudina, anche nel peculiare interesse di cotesta provincia, paragonandone le condizioni a quelle della linea preferita dal Ministero.

Sulla linea diretta da Napoli a Benevento, che attraversa la valle Caudina, ricade la stazione in Cancello dell'attuale ferrovia Romana.

Era spontaneo e logico il pensiero di usofruire del tronco già esistente di tale ferrovia, il quale si distende da Napoli a Cancello; tra perchè, risparmiandosi la costruzione di ventidue chilometri di ferrovia, si sarebbe in pari tempo contribuito alla sollecita attuazione della reclamata comunicazione ferroviaria da Napoli a Foggia ed alleviata la Finanza dello Stato dal pagarne alla Società delle Meridionali la sovvenzione e la garentia chilometrica; ed ancora perchè conveniva innestare la linea in parola all'altra che si dirama da Cancello e per Nola, Parma, Sarno e S. Severino si sta ora prolungando ad Avellino.

La Società delle Romane, che non gode gli stessi vantaggi di quella delle Meridionali, vi avrebbe trovata la sua convenienza, ed un accordo tra le due Società sarebbe stato più che probabile, indubitato, quando il Ministero lo avesse voluto.

Partendosi da Cancello a montare la popolosa e ricca valle di Arienzo conveniva traversarla in rettifilo per appoggiarsi alle alture che ne formano la sponda meridionale, lungo il piede delle

quali il suolo stabile e spianato permetteva il regolare sviluppo della salita alla mezza costa, onde raggiungere l' elevazione dell'altipiano della valle Caudina. Questo sviluppo della salita, oltre alla regolarità del tracciato ed alla buona esposizione, offre ancora l'altro vantaggio di situare una stazione all'estremo dell' abitato di S.ª M.ª a Vico, in luogo di comodo e breve accesso anche dagli abitati di Arienzo e S. Felice. Se non che la sella di Arpaja si opponeva all' entrata nel bacino Caudino, ed a superarla credetti preferibile di traforarla; tra perchè la possibile scavalcata avrebbe richiesto di allungare o forzare la salita perdendo poscia in contropendio l' acquistata elevazione; ed ancora perchè il risparmio del facile traforo sarebbe stato assorbito dalla spesa maggiore della salita, la quale in una linea più elevata avrebbe dovuto svilupparsi per la ripida costa superiore di quei monti. Il traforo adunque, senza obbligare a rilevante aumento di spesa, contribuiva alla regolarità del tracciato, alla brevità del cammino ed alla minore ripidità della salita; epperò fu da me preferito, anche perchè la sua esecuzione sarebbe agevolata da pozzi poco profondi e somministrerebbe ogni maniera di pezzi da taglio utilissimi per le svariate opere d'arte.

Allo sbocco del traforo s'incontra il placido fiumicello Isclero le cui scaturigini stanno a breve distanza; e la spianata, che costituisce l' altipiano della valle Caudina, offre nella linea mediana di scolo verso il cennato fiumicello un compluvio, formato da piani leggermente inclinati.

Conveniva perciò all'uscita dal traforo nello stesso allineamento valicare con piccolo ponte di fabbrica l'Isclero, e di là volgere a destra per attraversare con lungo rettifilo tutto quell'altipiano, seguendo press'a poco la più depressa linea, nel fine di abbassare al più possibile il culmine della traversata. Chi visitando i luoghi volesse darsi ragione della convenienza nell'adozione di questo lungo rettifilo, non avrebbe che a percorrere la strada inghiajata da Montesarchio a S. Martino, la quale è formata da due soli rettifili contropendenti verso un depresso punto quasi medio. Perciò in tal punto depresso dell'attuale strada rotabile era duopo situare la stazione comune a questi due paesi, affinchè si evitasse una inutile salita che doveva poco innanzi perdersi nello scendere a Benevento. Determinata la stazione di Montesarchio e S. Martino ed il sito

del ponticello sull'Isclero nella linea del traforo, ne veniva di conseguenza la direzione di quel lungo rettifilo, la cui giacitura è accomodata alla configurazione di quel suolo quasi spianato.

Qui è bene notare che poco prima dell' Isclero si diramano dalla postale di Benevento due traverse ; le quali quasi a rincontro l'una dall'altra vanno per opposte direzioni , conducendo quella destra a Paolisi, Rotondi, Cervinara e S. Martino, e l'altra sinistra ad Airola, Mojano e S. Agata dei Goti, paesi tutti posti a breve distanza del cennato punto di diramazione dalla strada Beneventana, ove tornerà utilissima una stazione pel loro servizio, ed ancora per Arpaja e Forchia, che vi accederanno a corto intervallo mediante la stessa strada postale.

Al ciglio orientale del ripetuto altipiano si apre la valle principale , le cui acque , ingrossate dalla confluenza delle secondarie avvallature di suolo , vanno a scaricarsi nel Calore poco a valle di Benevento ; però l'intera superficie della valle principale e della ramificazione di valloncelli tributarî è di poca ampiezza e di breve lunghezza , a talchè il torrentuolo neppure nelle stemperate piogge raccoglie gran copia d'acqua. Esso invece rimane a secco nelle stagioni asciutte , e solo durante il verno ha un corpo d'acqua che non ingrossa eccessivamente e che è contenuto tra le sue ripe di facile difesa.

Pervenuta la ferrovia al suo punto culminante nel ciglio orientale dell' altipiano Caudino uopo è abbassarla giù nel fondo della valle ora indicata , e poscia condurla a Benevento con lunghi rettifili raccordati da larghe svolte di canto al torrentuolo anzidetto per la sua sponda destra ; nella quale giacitura s'incontra un suolo non soggetto a frane ed elevato quanto basta a garentire la strada dagli effetti delle piene eventuali e di breve durata. Però a scendere nella valle con più breve ed opportuno sviluppo conviene volgere a destra il tracciato , circondando un contrafforte del monte che ha salde sponde boscose ed il nucleo di tufo ; e ciò pel duplice fine d'incontrare suolo stabile e di valicare il torrentuolo quanto più a monte fosse possibile , per quivi stabilire altra stazione in prossimità della strada Irpina , onde richiamarvi il traffico di questa e di parecchi vicini paesi della montagna. Che se volesse evitarsi il contorno convesso del contrafforte e la seguente rientrata con-

cava in giro alla valle, si potrebbe sostituirvi un breve traforo attraverso tale sporgente e valicare il torrentuolo nello stesso allineamento, che sarebbe raccordato con larga svolta al rettifilo giacente sulla sua opposta sponda destra. Così facendosi si accorrerebbe e regolarizzerebbe anche più il tracciato, trovando la spesa del traforo il compenso nell' abbreviazione della strada, e sarebbe soltanto necessario distribuire la maggiore altezza della testè cennata stazione nel tronco lungo 10 chilometri e 600 metri, che corre da essa alla stazione di Benevento, la cui agevole pendenza del sei e tre quarti per mille verrebbe alquanto aumentata senza alcun inconveniente, prestandovisi il dolce declivio del terreno.

Presso Benevento conviene che la stazione ricada nella spaziosa linguata di terra all' angolo della confluenza tra il Sabato ed il Calore pel duplice fine e di avvicinarla alla porta S. Lorenzo, cui mette capo la strada principale denominata Magistrale, e di valicare le acque separate dei due fiumi con ponti di fabbrica costituiti in buone condizioni.

Son queste le principali considerazioni ed avvertenze che m'indussero, dopo maturo studio delle condizioni locali, a determinare l' andamento topografico ed il profilo di livellazione longitudinale del nuovo tronco di ferrovia da Cancello per la valle Caudina a Benevento, innestandolo all' attuale tronco da Napoli a Cancello della ferrovia Romana, per modo da sembrare di originario tracciato piuttosto la linea delle Puglie, che procede nello allineamento del rettifilo innanzi alla stazione, che l' altra di Roma, la quale ne diverge con lunga svolta a sinistra. I particolari di planimetria ed altimetria relativi a questa linea ferroviaria, meglio che dalle parole, possono a colpo d' occhio desumersi dalla grafica rappresentazione dello andamento topografico e del profilo di livellazione longitudinale; epperò credo superfluo di parlarne.

La traversata Caudina, senza tener conto dello accorciamento che si potrebbe ottenere traforandosi il contrafforte alla Tufara, misura la lunghezza di chilometri 43 e metri 810 da Cancello a Benevento, compresovi il prolungamento fino al ciglio della sponda destra del Calore; le sue pendenze hanno per limite minimo il 3,04 per mille e per limite massimo il 15 per mille, la quale più forte pendenza s' incontra soltanto in tre tronchi della lunghezza unita

di 12 chilometri; la galleria di Arpaja è lunga due chilometri, deve agevolmente praticarsi nella roccia calcarea compatta, da cui si estraggono eccellenti pietre da taglio per gli svariati usi delle costruzioni, e se ne può affrettare l'esecuzione mediante moltiplici pozzi di poca profondità.

Nessuno dubita che l'esistente tronco da Napoli a Cancello della ferrovia Romana abbia agevoli pendenze e regolare andatura e possa perciò far parte d'una buona comunicazione ferroviaria; esso misura la lunghezza di 22 chilometri, i quali aggiunti agli altri del nuovo tronco per la valle Caudina danno un totale di chilometri 65 e metri 810 da Napoli a Benevento.

Alziamo adesso un lembo del velo impenetrabile, in cui s'involgono gli uomini tecnici affiliati alla Società delle Meridionali per custodire il gran segreto delle loro lucubrazioni, e vediamo quali saranno le condizioni del tratto di ferrovia da Napoli a Benevento, allorchè ne verrà compiuta l'esecuzione secondo le generiche indicazioni della legge.

Quando la legge fu proposta al Parlamento queste condizioni erano ignote, non dico al pubblico che vi aveva interesse ed al Ministero che avrebbe dovuto vagliarle, ma alla stessa Società concessionaria, dalla quale non ancora si erano eseguiti gli studî tecnici. Ora essa Società possiede tutte le notizie di fatto risultanti dai rilievi locali, ed il Ministero credo che pur le conosca, essendogli già dovuto pervenire il piano generale d'arte per l'approvazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; il quale Collegio, non potendo variare i punti con cui la legge determina il tracciato, ha dovuto necessariamente limitarsi allo sterile esame dei particolari d'esecuzione. Il pubblico però non conosce, intorno alle condizioni della linea governativa, che quanto può desumere dai fatti visibili e dalle sommarie indicazioni somministrategli per l'organo del giornale la Perseveranza; il quale dicesi essere bene informato delle faccende risguardanti la Società delle Meridionali. Sentiamo come si esprime il corrispondente della Perseveranza nel parlare della ferrovia da Napoli a Foggia con lettera, riportata dal giornale la Patria nel foglio di domenica 21 gennaio 1866, Anno VI n.° 20; dalla quale lettera son trascritte le seguenti indicazioni, che ho disposte nell'ordine relativo alla partenza da Napoli, mentre il cor-

rispondente descrive l'intera linea supponendo che si parta da Foggia.

« Il tronco da Napoli a Caserta avrà un traforo di 510 metri « sotto il Camposanto di Napoli ed un sottopassaggio e tre arcate « metalliche. Vi saranno movimenti di terra importantissimi. Questo « tratto è lungo 34 chilometri, avrà pendenze massime del 7 per « mille. Avrà sei stazioni Casoria, Fratta e Grumo, S. Antimo, « Aversa, Marcianise e Caserta dove s'incrocierà con la ferrovia « Romana.

« Il tronco seguente va da Caserta a Ducenta; passerà per « due trafori, uno di 700, l'altro di 140 metri, ed avrà due ponti « di 40 metri ciascuno. Sarà lungo chilometri 19 e metri 200, « avrà pendenze del 15 per mille ed una stazione a Maddaloni.

« Il tronco da Ducenta a Solopaca va lungo il Calore, in cui « poi confluisce il Volturno che dà il suo nome al primo. Si pas- « serà il Calore su un ponte di fabbrica già costrutto, che sarà « venduto dal suo proprietario il Jacobelli, e vi sarà un traforo « di 200 metri. La lunghezza del tronco è di 27 chilometri e mezzo, « la pendenza del 6 per mille; le stazioni quattro Amorosi, Solo- « paca, Telese e Ponte.

« Il tronco da Solopaca a Benevento va lungo il Calore. Avrà « un traforo di 130 metri. È lungo 17 chilometri e mezzo; pen- « denze inferiori al 6 per mille. Avrà una stazione a Benevento. »

Prima d'istituire il paragone tra questa linea da Napoli a Benevento e la traversata Caudina, è bene notare qualche equivoco che credo incorso nelle trascritte indicazioni.

Da Ducenta a Benevento si passa con questo ordine per le stazioni Amorosi, Telese, Solopaca e Ponte; e l'intero cammino di 45 chilometri a Ponte e non a Solopaca si divide nelle due parti, la prima di 27 chilometri e mezzo e la seconda di 17 chilometri e mezzo. Perciò credo equivocate le indicazioni relative agli ultimi due tronchi, sembrandomi che l'uno lungo chilometri 27 e mezzo debba estendersi da Ducenta a Ponte e non a Solopaca, comprendendo le stazioni di Amorosi, Telese, Solopaca e Ponte; e l'altro lungo chilometri 17 e mezzo da Ponte a Benevento. Del resto ciò in nulla cangia le condizioni del tracciato da prendere in considerazione.

La situazione dei paesi ove verranno stabilite le indicate stazioni, eccetto per Solopaca, che giacendo sull'opposta sponda del fiume si troverà a molta distanza dalla stazione cui dà nome, rende presso a poco l'idea del lungo e tortuoso giro che si dovrà percorrere da Napoli a Benevento seguendo questo andamento topografico proposto dal Ministero; anzi è da ritenere che, se fosse esattamente segnato sulla mappa della contrada l'asse stradale, se ne scorgerebbero ancora le maggiori inflessioni dovute alle topografiche condizioni, le quali non sempre consentono di congiungere con diretto andamento le successive stazioni.

Tale tratto può intendersi diviso a Caserta in due tronchi, che sarà bene considerare separatamente.

Il nuovo tronco di ferrovia da Napoli a Caserta misura la lunghezza di 34 chilometri, quasi quanto quella dell'attuale tronco lungo 33 chilometri, che unisce le stesse due città ed appartiene alla ferrovia Romana.

Nella ferrovia delle Puglie la linea, partendo dalla stazione centrale in Napoli, si dirige a S.ª M.ª del Pianto, cavalca con alto viadotto la magnifica strada di Poggioreale, s'accosta alle laterali colline e trafora il poggio su cui si erge il nostro monumentale Camposanto. La ferrovia uscendo dal traforo si eleva a Casoria, ed indi piega a sinistra per scendere ad Aversa, la cui postura l'obbliga alla più grande deviazione verso occidente.

Di là torce a destra e continua a scendere per valicare i canali di scolo addimandati Regi Lagni, che percorrono la più depressa linea della campagna. Poscia risale dirigendosi a Marcianise ed a Caserta, ove s'incrocia con la ferrovia Romana.

Queste due ferrovie, l'una in costruzione, l'altra esistente, che partono entrambe dalla stessa stazione in Napoli e s'incrociano a Caserta, daranno luogo a piacevoli scene di maraviglia e sorpresa. A partire da Napoli la linea di Roma si dirige verso oriente e piega poscia ad occidente, e per contrario quella di Foggia diverge ad occidente ed indi torce ad oriente; mentre ognuno sa che Roma sta ad occidente e Foggia ad oriente di Napoli. Perciò i viaggiatori diretti a Roma ed a Foggia, nel partire simultaneamente da Napoli, si maraviglieranno di vedere il rispettivo avviamento al rovescio di quello che ognuno doveva aspettare, e forse gl'inconsci

di questa singolare inversione temeranno di avere equivocato il convoglio. Ma tosto la maraviglia si tramuterà in dolce sorpresa quando i due convogli, incrociandosi a Caserta, offriranno agli amici viaggiatori la impensata occasione di ripetersi il saluto dell'addio.

Quando la linea delle Puglie è giunta ad Aversa, perchè non condurla direttamente a Capua e sostituirla alla Romana con accorciamento di 10 chilometri di cammino, aggregando invece alla prima il tronco esistente da Napoli a Caserta?

Tale inversione sarebbe stata in vero più logica dello strano contorcimento occasionato dalla situazione di Aversa, dove nessuno avrebbe potuto giammai prevedere che si passasse per andare in Puglia. E poi per condurre la gente ad Aversa era necessario turbare il riposo dei morti e arrischiare la esistenza di tante opere monumentali, traforando il depresso poggio del Camposanto?

Se la nostra Negropoli contenesse invece una pari popolazione di vivi, certo costoro si sarebbero sollevati in massa, ed armata mano avrebbero respinto chiunque si fosse arrischiato d'iniziare quell'opera inconsiderata del traforo.

Il piano delle rotaje nelle attuali stazioni è sottoposto per oltre quattro metri a quello della stazione centrale in costruzione, nella quale dovrà concentrarsi tutto il servizio ferroviario. Allora alla profonda trincea della ferrovia Romana si dovrà sostituire un nuovo tronco di raccordamento con la stazione centrale; il quale, per la maggiore elevazione di questa, profitterà ancora del vantaggio di menomare la salita, ora esistente dall'attuale stazione alla Barriera Doganale. Tale tronco, che in rettifilo passerà per le spalle di detta Barriera, poteva sino a quel sito essere comune con la ferrovia delle Puglie, e, se si voleva, anche con separati binarî per non intralciare il rispettivo esercizio.

Così facendosi non si deturpava col viadotto il bel rettifilo della magnifica strada a Poggioreale; si evitava l'alto rilevato che impedisce l'ampliazione della città dal lato orientale ove conviene prolungarne il fabbricato; non occorreva traforare il Camposanto, e dal piede di quel poggio ben poteva la linea dirigersi ad Aversa con minor perdita di salita ed anche, se si voleva, attraversando, sebbene infruttuosamente, il gruppo dei paesi appartenenti al circondario di Casoria.

Nè si obbietti che proprio a Casoria, capoluogo del circondario, si doveva piantare una stazione, e che perciò era necessario montare a quell'elevazione.

I paesi di quel gruppo, tra cui il capoluogo, non sono rilevanti centri di popolazione e produzione; e quand'anche lo divenissero, il loro esclusivo traffico continuerebbe sempre ad esercitarsi con la vicina città di Napoli, che è il più gran centro di consumazione.

La brevità del cammino, la comodità del rotaggio per le attuali strade di comunicazione con Napoli ed il gran risparmio di spesa derivante dagli ordinarî mezzi di trasporto abbondevolmente in uso, renderanno affatto inutile la ferrovia per questi paesi, e segnatamente per Casoria, a causa della sua maggiore vicinanza a Napoli, da cui dista meno di quattro chilometri.

La eloquenza dei fatti farà toccare con mano questa verità; anzi neppure da Aversa si verrà a Napoli percorrendo 22 chilometri di ferrovia e giungendovi al sito eccentrico della stazione, mentre Aversa ha due belle e larghe strade comodamente rotabili, che conducono a siti centrali di Napoli con soli 13 chilometri di cammino, e con spesa tenue per l'abbondanza dei mezzi di trasporto disponibili in tutte le ore.

Adunque se il nuovo tronco di ferrovia con vizioso andamento poco o nulla gioverà ai paesi intermedî, perchè statuirne la costruttura? Come potrà giustificarsi la inutile duplicità da Napoli a Caserta che tanto aggrava la depauperata Finanza dello Stato?

Quesiti son questi cui non son tenuto di rispondere; epperò passo a parlare dell'altro tronco da Caserta a Benevento.

Da Caserta con salita al 15 per mille e due trafori si entra nella valle del Volturno, e vi si scende con pari pendenza del 15 per mille fino a Ducenta; poscia si valica il Calore poco a monte della sua confluenza col Volturno, ed indi per la sponda destra dello stesso fiume Calore si monta a Benevento.

Le due principali considerazioni che sorgono dalla conoscenza dei fatti locali, sono la mancanza di stabilità in quasi tutto questo tronco della ferrovia e la sua poca importanza commerciale.

La strada Sannitica percorre la medesima vallata, a cominciare dai celebrati Ponti della Valle sino a Solopaca; essa valica

il Calore mediante il ponte pensile a catene di ferro denominato ponte Cristino, di dove comincia l'erta salita che conduce a Guardia di S. Fremonte; poscia volge a destra, e passando per S. Lupo, con tortuoso andamento giunge al paese addimandato Pontelandolfo. Però questo tronco della Sannitica dal ponte di ferro a Pontelandolfo, in antico era sviluppato lungo il Calore e montava per la sponda destra d'un suo influente il fiumicello Lenta a Pontelandolfo, ove ha origine questo fiumicello. Per siffatto modo esso tronco di strada offriva considerevole accorciamento di cammino con minori pendenze e maggiore regolarità di andamento. Ma bisognò rinunciare a sì rilevanti vantaggi per la instabilità della sponda destra del Calore, e, dopo iterate riparazioni e ricostruzioni eseguite invano per mantenervi pertinacemente quel tronco di strada postale, fu riconosciuta la necessità di abbandonarlo e sostituirvi la cennata deviazione per Guardia di S. Fremonte, accettando gl'inconvenienti della nuova linea, purchè si allontanasse dai siti franosi e soggetti agli attacchi del Calore.

Nel precedente tronco dai Ponti della Valle al ponte di ferro, la strada Sannitica per la instabilità del suolo è andata di tempo in tempo soggetta a parziali spostamenti; e da ultimo il Genio Civile, diffidando di poterla conservare in vicinanza del fiume, ne propose la gran deviazione per l'abitato di Solopaca, che giace al piede dei monti.

Il Calore è un fiume torrente che ha origine dai lontani monti di Volturara Irpina e di Montella, i suoi maggiori influenti sono l'Ufita, il Miscano, il Tammaro ed il Sabato; esso fiume principale riceve le acque d'una estesissima contrada, per modo che, segnatamente nell'ultimo suo tronco presso alla confluenza col Volturno, le piene vi sono spaventevoli e si elevano a grande altezza, più che altrove nella stretta valle a monte del cennato ponte pensile. Il quale, quantunque lasciasse libero sfogo alla corrente ed avesse il pavimento molto elevato, pure pochi anni or sono fu sconvolto e portato via dall'impeto delle acque, che ivi montarono ad un'altezza inusitata per lo addietro creduta inarrivabile.

A questa grande elevazione delle piene in quella angusta valle a monte del ponte di ferro contribuisce la configurazione della sponda sinistra montuosa, e la poca ampiezza della campagna destra nella

zona spianata, che si estende dal fiume al piede delle laterali alture. Per queste condizioni locali le inondazioni in tempo di piena, non potendosi molto espandere, si elevano a grande altezza; e per questo motivo, il Genio Civile, dovendo proporre a partire dal ponte pensile una strada inghiajata che montasse lungo il Calore fino ad altro ponte di ferro ad arconi rigidi, preferì la sponda sinistra montuosa e frastagliata da profondi burroni, alla sponda destra spianata, ma franosa e soggetta agli attacchi del fiume.

Chiunque conosca i luoghi, o riscontri i relativi documenti uffiziali dell'abolita Direzione Generale dei Lavori Pubblici nel Napoletano, non potrà negare tali fatti; i quali ampiamente pruovano come le condizioni della vallata in parola, sia per mobilità del suolo sia per gli attacchi d' un grosso fiume torrente, non si confacciano alla stabilità della ferrovia, che deve necessariamente percorrere la franosa e soggetta sponda destra del Calore.

Nè si creda che il costo delle opere dirette a garentire la ferrovia e delle iterate e spesose riparazioni, cui gravi danni straordinarî di tempo in tempo daranno occasione, pesi esclusivamente sulla Società concessionaria; la quale nel suo interesse avrebbe dovuto evitare il maggior dispendio di costruzione e manutenzione.

La garentia del prodotto chilometrico ha relazione a coteste spese di costruzione e manutenzione, ed il pubblico, che paga le tasse, è direttamente interessato di ottenere il vantaggio della ferrovia col minimo di garentia, ed in modo che l' esercizio non ne venga spesso turbato a danno del commercio dalle più o meno grandi riparazioni, occorrenti a mantenerla quando le condizioni locali ne arrischiano la stabilità.

Questo grave disturbo del traffico si è, forse più che altrove, sperimentato nella ferrovia Toscana dalla Porretta a Marzabotto; ma ivi la valle superiore del Reno, per natura di suolo e corpo d' acqua del fiume, trovasi in condizioni molto migliori della inferiore valle del Calore, ove da Solopaca a Benevento pur manca la strada postale, che in Toscana ha sussidiato l' interrotto esercizio di quel tronco di ferrovia, mediante un temporaneo servizio di diligenze tirate da cavalli.

Le stazioni che da Caserta a Benevento incontra la linea governativa, sono Maddaloni, Ducenta, Amorosi, Telese, Solopaca e

Ponte, tutte di pochissima importanza commerciale, eccetto per Maddaloni, che ha già la sua stazione sulla ferrovia Romana, e non trova alcuna convenienza di usare invece la ferrovia delle Puglie. Di fatti da Maddaloni per la ferrovia Romana si percorrono 28 chilometri sino a Napoli, e venendovi con la ferrovia delle Puglie si dovrebbe prima scendere a Caserta e poi percorrere altri 34 chilometri da quivi a Napoli; nè per andare a Benevento riesce a Maddaloni utile il lungo giro della linea governativa, in comparazione al cammino minore che offrirebbe la breve traversata Caudina, anche aggiungendovi i 6 chilometri che si dovrebbero percorrere sul tronco della ferrovia Romana da Maddaloni a Cancello.

Tutta la importanza commerciale di questo tronco da Caserta a Benevento per le valli del Volturno e del Calore, meno che nello interesse pubblico, consiste nel favorire le vedute di un privato, offrendogli l'occasione di vendere il dispendioso ponte di fabbrica sul Calore, che egli a proprie spese costruiva per animare i suoi stabilimenti e le sue industrie mediante una strada rotabile, alla quale si sostituisce la ferrovia con grandissimo profitto e vantaggio della proprietà di lui.

Nella bilancia morale l'interesse pubblico, che in se racchiude quello di tutti i cittadini, incontestabilmente prevale allo interesse privato; ma per disgrazia nei fatti sociali spesso trabocca la coppa dal lato di chi vi spende la sua influenza e tutti i mezzi di cui può largamente disporre, mentre l'ente morale collettivo addimandato pubblico non può spiegare pari energia personale, e deve restringersi ad infruttuose reclamazioni, seppure abbia la ventura di prevedere i mali gravissimi, che d'ordinario gli piombano senza saputa addosso, quando ogni lamentazione torna vana ed affatto sterile!

Nel caso in disamina trattasi di un'opera rilevantissima, della principale arteria di comunicazione ferroviaria nelle provincie meridionali, della più breve traversata Appennina dalla marina Adriatica a quella Tirrena, del traffico tra l'oriente e l'occidente, di quanto in somma avvi di più vitale nello interesse del commercio; ogni gretta veduta di privata convenienza, non che assorbita, rimane annientata dal fine importantissimo cui mira un mezzo di tanta pubblica prosperità, e nella mente e nel cuore degli onesti

cittadini, a qualunque gradazione s' appartengano, deve unicamente prevalere l' impegno di escogitare e propugnare il partito migliore, adatto a soddisfare le giuste esigenze del pubblico traffico ed a promuovere il benessere sociale.

Certamente la verità presto o tardi si palesa per virtù propria, anche a traverso le mistificazioni di uomini interessati a nasconderla ; ma quando si ha la sventura di conoscerla troppo tardi; ne rimane frustrato il maggior profitto, che è quello di evitare i mali prima di subirne le dolorose conseguenze.

Per questo motivo mi credo nel dovere di svolgere tutte le considerazioni che valgano ad esplicare la quistione del miglior tracciato da Napoli a Foggia, abusando della cortese attenzione della S.ª V.ª Ill.ª e dell' illustre Consiglio di cotesta ubertosa provincia nello intrattenermi ancora per poco sul tratto da Napoli a Benevento, che tanto influisce alla lodevole soluzione d' un quesito di sì alta importanza.

Dico adunque che secondo la linea governativa la ferrovia da Napoli a Benevento si divide a Caserta in due tronchi principali; il primo inutile o per lo meno non tanto utile quanto si richiedeva a statuirne la costruzione, mentre già tra Napoli e Caserta corre la ferrovia Romana ; il secondo da Caserta a Benevento eccessivamente tortuoso e lungo, nelle vallate del Volturno e del Calore soggetto alla instabilità del suolo ed agli attacchi d' un grosso fiume torrente, ed in generale poco adatto a soddisfare le esigenze commerciali, se ne eccettui quelle di puro interesse privato. Tutta la ferrovia da Napoli a Benevento misura la lunghezza di 98 chilometri e 200 metri, dei quali da Caserta a Ducenta 19 chilometri e 200 metri al 15 per mille ; per essa occorrono cinque trafori della lunghezza unita di 1680 metri, di cui molto arrischiato quello attraverso il Camposanto di Napoli e non facile l' altro a Maddaloni.

Paragonando tali sommarie indicazioni a quelle che vi corrispondono nella traversata Caudina, se ne deducono a favore di questa breve traversata i seguenti incontestabili e rilevanti vantaggi: 1° l' abbreviazione di 32 chilometri e 390 metri sopra 65 chilometri ed 810 metri, quanta è la lunghezza della ferrovia per la valle Caudina da Napoli a Benevento, il che vuol dire che l' allungamento della linea governativa, e per conseguente l' accrescimento di tempo

e spesa a danno del commercio, corrisponde al 49, 22 per cento in relazione alla linea Caudina; 2° l'accorciamento di 7 chilometri e 200 metri sui tronchi la cui pendenza raggiunge il limite massimo del 15 per mille, il che mostra non potersi attribuire a forzata pendenza la grande abbreviazione soltanto dovuta alla vantaggiosa giacitura della valle Caudina, che permette un facile e diretto andamento; 3° il grande alleviamento alla Finanza dello Stato di sovvenzione chilometrica e garentia di prodotto lordo sopra 54 chilometri e 390 metri di nuova ferrovia, di cui si risparmia la costruzione per la valle Caudina; 4° la stabilità, inoppugnabile nei due tronchi estremi da Cancello allo incrociamento con la postale di Benevento presso il ponte della Tufara e da ponte Corvo a Benevento della lunghezza unita di 36 chilometri e 210 metri, e garentita da facili e sicuri mezzi d'arte nel tronco intermedio lungo 7 chilometri e 600 metri, il quale fiancheggia il torrentuolo che raccoglie le acque di quella poco estesa valle; 5° la massima convenienza commerciale sia in relazione alla popolosa e ricca contrada che percorre, sia per la moltiplicità dei paesi anche di montagna che ne potranno comodamente fruire, sia per la possibilità d'una importante diramazione dall'altipiano Caudino ad Avellino, ponendosi così questo capoluogo di provincia in più breve e comoda comunicazione ferroviaria con Napoli. E tutto ciò senza parlare della favorevole esposizione, della regolarità del tracciato, della economia di costruzione e conservazione, e di molti altri vantaggi di minore importanza perchè temporanei, come quello di essere sempre la ferrovia fiancheggiata da una comoda strada postale, che facilità l'eseguimento, permette l'esercizio anche prima di aprire la galleria di Arpaja e serve di ausilio in caso d'inopinata ed imprevedibile eventualità.

Che se i cinque trafori della linea governativa sommano in lunghezza 320 metri meno dell'unico di Arpaja, il vantaggio a favore di questo consiste nella facilità dell'esecuzione e nella economia della spesa, non occorrendovi robuste murature di sostegno e somministrando eccellenti materiali per le svariate opere della strada, i quali cavati in un luogo elevato, saranno agevolmente trasportati ove conviene adoprarli; mentre tra i cinque trafori della linea governativa, che unitamente costeranno molto più dell'unico di Arpaja, si

novera quello arrischiato del Camposanto e l'altro di Maddaloni, non poco difficoltoso per la natura della roccia e la conformazione dei suoi versanti.

Per le quali tutte cose la prevalenza della breve traversata Caudina è tale e tanta da escludere qualunque dubitazione sulla rilevante convenienza di adottarla in preferenza; e certamente verrà tempo in cui si sentirà la stringente necessità di attuarla, per conseguire l'inestimabile vantaggio di accorciare un terzo del cammino da Napoli a Benevento.

Passiamo ora a considerare l'altro tratto della ferrovia da Benevento a Foggia.

La vasta pianura addimandata Tavoliere di Puglia si spazia tra il promontorio Gargano e le alture di Troja; essa, acconcia molto alla pastorizia poco all'agricoltura, è lunga circa 65 miglia da Torre Maggiore ad Andria, larga circa 26 miglia da Troja a Rignano. La configurazione del suolo leggermente ondulato fa sì che le piovane si accumulino in varî fiumi torrenti; i quali la solcano da Libeccio a Greco, ed in direzioni quasi parallele scaricano le loro acque nel Candelaro. Questi fiumi tributarî del Candelaro sono il Triolo, la Salsola ed il Volgane, i quali confluiscono in alveo comune prima di scaricarsi nell'alveo recipiente, ed il Celone. I tronchi inferiori di questi influenti del Candelaro formano con l'alveo principale un angolo di confluenza quasi retto.

Il fiume Candelaro ha origine alle radici del Liburno presso S. Paolo, tra le alture di Civita e Torre Maggiore; esso nel suo corso da Maestro a Scirocco, radendo il promontorio Gargano, dopo 30 miglia di cammino, mette foce nel lago Salso con due rami.

La pianura in parola nella sua più depressa zona è attraversata dal Cervaro e dal Carapella, ambo fiumi torrenti che, come gli altri della Capitanata, ricevono scarso tributo di acque perenni provenienti da naturali scaturiggini ed accolgono le piovane nei loro alvei; i quali perciò rimangono quasi asciutti nelle prolungate siccità della stagione estiva.

Il Cervaro ha origine tra i monti che separano il Principato Ulteriore dal circondario di Bovino, percorre il Vallo detto di Bovino, dal nome di quella città capoluogo del circondario, scorre per la pianura, e dopo il corso di 50 miglia mette foce nello stesso lago Salso.

Nasce il Carapella alle falde del monte Ruinolo verso Rocchetta e Vallata nel Principato Ulteriore. Riceve nel suo corso i rivi scendenti dai colli di detta Vallata, di S. Agata, di Rocchetta e di Bisaccia; accoglie il torrente detto Carapellotto, che scende dalle alture di Deliceto; bagna i territorî di Candela, del comune suo omonimo e di Manfredonia; riceve il Calaggio nelle paludi di Salpi, il fiumicello Rivoli ed il rigagnolo Carapellotto; e dopo 50 miglia di corso va a scaricarsi nell' Adriatico presso Torre Rivoli.

Tale rapido cenno idrografico di quell' ampio bacino mostra come, nella vasta pianura della Capitanata la fluizione degl' indicati fiumi torrenti si eserciti in direzione quasi sempre da Libeccio a Greco, eccetto pel Candelaro; il quale fluisce da Maestro a Scirocco ed accoglie le acque della parte superiore del bacino, che nel loro senso di fluizione trovano l' ostacolo del promontorio Gargano, lungo il cui piede il Candelaro adempie l' ufficio di alveo recipiente.

Da ciò conseguita che il suolo di quella vasta pianura abbia la sua linea di maggior declivio nell' indicato senso della fluizione in generale da Libeccio a Greco, e vada abbassandosi fino al mare progressivamente dai monti che dividono il bacino della Capitanata da quello del Fortore; s' intende già senza tener conto delle depresse ondulazioni di suolo, le quali costituiscono i parziali avvallamenti nei cui compluvî fluiscono i fiumi secondarî.

D' altra parte giova considerare che la portata delle piene nei fiumi torrenti debba desumersi dalla estensione e dalle peculiari condizioni di declivio e di coltura della campagna tributaria; le quali cose influiscono sulla quantità delle acque e sul tempo che impiegano a ragunarsi nell' alveo del fiume. Ognuno sa essere la portata delle acque fluenti relativa al tempo che si considera; ed evidentemente la imponenza della piena varia nella ragion diretta della quantità d' acqua e nella ragione inversa del tempo in cui ne avviene l' accumolamento dentro all' alveo del fiume.

Ora nel Cervaro, in relazione agli altri fiumi torrenti della Capitanata, è massima la quantità d' acqua, per la grande estensione della contrada alpestre tributaria; minimo il tempo dell' accumolamento, per la numerosa ramificazione di ripidi influenti. Perciò ad ogni rovescio di stemperata pioggia su quel gruppo di monti, tra cui a lungo corso esso fiume serpeggia, gran copia d' acqua

precipita giù nel fondo delle valli, e confluisce e s'accumola tanto rapidamente da produrre piene spaventevoli, segnatamente nel Vallo di Bovino, ove la poca ampiezza tra scoscese coste franose dà occasione a gravi devastazioni, che manomettono per sino la strada postale delle Puglie, quantunque il piano ne sia di molto elevato sul letto dell' alveo.

Voluminosi processi relativi al servizio dei Lavori Pubblici attestano questo fatto, per altro innegabile, e mettono in veduta le ingenti spese annualmente occorse a mantenere quel tronco di strada postale. Anzi può affermarsi che negli scorsi tempi il Governo riconobbe la convenienza di aprire altra strada al traffico delle Puglie, principalmente per abbandonarne quel tronco nel Vallo di Bovino, tenuto in predicato del più pericoloso passaggio. Ma allora l'attuazione d'un tal progetto, elaborato da abili Ingegneri di Ponti e Strade, trovava un ostacolo insormontabile nella condizione politica, che il territorio Beneventano non apparteneva alle provincie componenti l'ex Reame di Napoli.

Per contrario il Celone nasce nei monti di Celle, Faeto e Castelluccio Val Maggiore, e dopo brevissimo corso sbocca in pianura; esso riceve scarso tributo dalla regione alpestre per la poca estensione del suolo confluente nel suo alveo, e poscia lungo la pianura non può raccogliere gran copia d'acqua. Per la qual cosa non va soggetto che a mezzane piene imparagonabili a quelle spaventevoli del Cervaro, piene producenti lievi corrosioni dovute più all' effetto della fluizione che all' imponenza ed all' urto del corpo d'acqua; mentre nella valle del Cervaro si deplorano devastazioni gravissime, che quel grosso fiume torrente irrompendo con furore ivi cagiona, con tanto danno della privata proprietà e della laterale ed elevata strada postale.

La cospicua città di Foggia, qual regina del Tavoliere, vi si erge nella zona di suolo interposta tra il Celone ed il Cervaro; il Celone passa da Libeccio alla distanza di 3 chilometri dalle sue mura, ed il Cervaro dall'opposto lato di Scirocco ne dista per 10 chilometri.

Chi guarda sulla mappa la giacitura delle due città Foggia e Benevento, che voglionsi porre in agevole comunicazione ferroviaria, e considera le condizioni dei rispettivi bacini, facilmente si

convince che la maggiore difficoltà consista nella ricerca del miglior modo onde passare dall'uno all'altro bacino, superando l'interposta giogaja, la cui cresta offre allo sguardo un sinuoso contorno, formante prominenze e gole più o meno elevate e depresse.

Il bacino della Capitanata è spianato e circuito da monti che lo accerchiano ed aprono i fianchi alle brevi ramificazioni confluenti, che danno origine ai fiumi scorrenti per la pianura in direzioni quasi parallele.

Il bacino del Calore offre una lunga e tortuosa vallata principale verso cui convergono le valli secondarie, che di mano in mano si elevano sino alle origini dei fiumi; i quali metton foce nell'ultimo ricettacolo di tutte le acque dell'intera vallata. E questi influenti del Calore sono ancor essi formati dalla ramificazione di acque confluenti, che per provvida legge di natura riunendosi aumentano di volume a misura che scema la ripidità dell'alveo verso il basso della valle.

In vista delle condizioni locali innanzi descritte, con quali criterî dovevasi procedere alla ricerca del migliore andamento ferroviario da Benevento a Foggia?

La soluzione d'un tal quesito mi sembrò così bene determinata dalle condizioni topografiche ed idrografiche della contrada da non richiedere stentata investigazione.

Certamente, non potendosi scavalcare la giogaja che divide i due bacini, si doveva forare e nel più acconcio sito; affinchè, senza disturbo del diretto andamento e del regolare sviluppo, il traforo conciliasse nel miglior modo le opposte condizioni di maggiore depressione e minore lunghezza.

Nel bacino della Capitanata la fluizione si esercita per linee quasi parallele, epperò conveniva preferire quella più vicina a Foggia, determinata dal corso del Celone.

Nella valle del Calore la fluizione è confluente; conveniva perciò seguire il ramo che ricade nell'andamento stradale e che corrisponde al corso del Miscano.

Fatta questa inappuntabile scelta si, doveva montare per le valli del Celone e del Miscano e rivolgere lo studio al modo di congiungere con la galleria i più elevati e meno discosti rami della contropendente fluizione che alimenta questi due fiumi tributarî degli opposti mari.

Mosso da tali criterî, che mi sembravano fondati e logici, mi avviai direttamente al luogo della giogaja Appennina che doveva richiamare la maggiore attenzione, onde sciogliere per così dire il nodo della quistione; e questo luogo mi veniva indicato dalla profonda gola di Faeto, la quale apre il più opportuno varco naturale di passaggio dal bacino della Capitanata alla valle del Calore.

Quivi giunto non esitai a riconoscere la opportunità del luogo, perchè la sella di Faeto forma in quella giogaja la schiena più depressa e di meno larga base; ricade nella retta condotta da Benevento a Foggia; ha il versante settentrionale profondamente solcato da un ramo tributario del Celone, ed il versante meridionale lambito da un ramo tributario del Miscano.

Cotesti due elevati rami, tributarî della contropendente fluizione, offrono le condizioni di vicinanza, tortuosità, ripidità e profondità; le quali danno largo alimento alla investigazione del più adatto sito di ciascuna bocca del traforo.

Però tale investigazione richiedeva lunghi e penosi rilievi planimetrici ed altimetrici, che la strettezza del tempo mi vietava di eseguire, e che nel progetto di esecuzione potranno migliorare le condizioni del mio progetto di massima. Vi supplii profittando della opportuna spianata che sovrasta i due opposti versanti; sulla quale, segnando varî allineamenti di pruova e prolungandoli convenientemente, mi riuscì di prescegliere quello che meglio conveniva alle condizioni locali.

Ciò fatto ne affidai il preciso tracciamento a due abili giovani ingegneri, signori Raineri Domenico e Martines Gennaro, ambo da Messina, cui commisi di rilevare con la livella a bolla d'aria l'esatto profilo longitudinale del terreno montuoso secondo la direzione del traforo.

E perchè occorreva porre in relazione i dati altimetrici relativi alla sella di Faeto, con quelli corrispondenti ai punti principali dell'intera linea ferroviaria, mi avvalsi delle quote corrispondenti a taluni punti geodetici misurate dai nostri abilissimi ingegneri geografi nella triangolazione della contrada.

All'uopo incaricai gli stessi giovani ingegneri di riferire il profilo della Sella di Faeto al non lontano segnale geodetico posto sopra monte S. Vito vicino Castellone, che si eleva sul mare **1015^m, 2**;

di rapportare le soglie delle due porte in Lucera denominate l'una di Foggia l'altra di Troja al segnale geodetico esistente sulla Torre di Lucera ed elevato sul mare per 262^m, 7; e di desumere l'elevazione sul mare della stazione di Foggia dall'altro segnale geodetico, posto sul telegrafo esistente in quella città ed elevato 99^m, 2 sul mare.

Essi giovani ingegneri lavorarono lungamente in campagna per eseguire le cennate operazioni geodetiche che io aveva loro indicate; epperò vi si trattennero sino a che non le ultimarono, quando per altro la innoltrata stagione estiva avrebbe, in luoghi d'aria malsana esposti ai cocenti raggi del sole, impedita la continuazione dello intrapreso lavoro.

D'altra parte era necessaria una breve sosta, onde porre in proporzione il rilievo di campagna e preparare quando occorreva a continuare gli studî locali, e questo lavoro da tavolino fu eseguito in Napoli.

Tenendo presente i principali dati, così come ho dichiarato, raccolti sul luogo e messi in proporzione, e conoscendo d'altra parte l'altezza sul mare della stazione di Benevento, che emergeva dagli studî di cui mi era precedentemente occupato nella valle Caudina, mi persuasi della possibilità e prevalenza dell'immaginato partito di forare la sella di Faeto; determinai le due bocche della galleria e le rispettive trincee d'immissione; e potetti pure rendermi conto in approssimazione dello sviluppo che conveniva dare ai due tronchi di accesso al traforo, a partire dalle due stazioni estreme di Benevento e di Foggia.

Ritornando sopra luogo con le acquistate conoscenze, rivolsi le mie principali cure a determinare sul terreno il più adatto sviluppo nel bacino della Capitanata dalla bocca della galleria sino a Foggia.

Tale sviluppo essenzialmente costa di due parti ben tra loro distinte, l'una alla mezza costa per scendere in pianura, l'altra dal piede dei monti a Foggia; la prima di non facile investigazione, la seconda che non presenta alcuna difficoltà: epperò cominciai appunto dal difficoltoso sviluppo alla mezza costa, anche perchè se gli doveva subordinare il tracciamento in pianura.

Due partiti si presentavano a partire dalla bocca della galleria per scendere alla pianura, di sviluppare cioè la discesa o per

la sponda destra oppure per la sponda sinistra del Celone. Il primo partito conduceva la linea per sotto Celle e Troja, ed il secondo per Castelluccio Val Maggiore e Biccari; e l'uno e l'altro andavano studiati con accorgimento, onde prescegliere tra i possibili andamenti della discesa quello che meglio si giovasse delle condizioni locali.

Cotali investigazioni richieggono molta perizia e fatica e vogliono essere praticate a tentativi; affinchè, percorrendosi il terreno in diverse direzioni ed elevazioni e tracciandovi col clisimetro gli sviluppi che corrispondono a varie pendenze adottabili, si possa determinare l'andamento alla mezza costa più consentaneo alle topografiche condizioni, alle esigenze tecniche ed alle convenienze commerciali.

Eseguiti parecchi tentativi più o meno soddisfacenti, han potuto determinarsi gli sviluppi alla mezza costa, che dovrebbero di preferenza adottarsi e che son segnati sulla mappa della contrada, quello per la sponda destra del Celone con linea di color giallo, e quello per la sponda sinistra del fiume stesso con linea di color rosso.

Nel tracciamento per la sponda sinistra del Celone si è dovuto adottare la pendenza del 18 per mille, perchè un minor pendìo avrebbe di troppo elevata la linea, portandola dentro alla valle di Biccari ove il suolo è molto frastagliato; epperò lo sviluppo alla mezza costa sarebbe riuscito tortuoso e lungo più che non conveniva a scendere presto in pianura. Una pendenza maggiore avrebbe in vero vieppiù accorciato questo sviluppo, riducendolo sopra suolo anche meno declive e meno frastagliato; ma, a merito del tracciato, giovava mantenersi sensibilmente al di sotto del massimo limite di pendenza, adottato in un lungo tronco della linea governativa.

Nel tracciamento per la sponda destra si è dovuto necessariamente adottare la pendenza del 20 per mille, perchè con pendìo minore la linea sarebbe entrata nella valle del Sannoro, ove con lungo e tortuoso giro avrebbe dovuto dirigersi a Foggia; mentre la sponda destra del Celone, perfettamente spianata da Troja a Foggia, offriva il vantaggio di congiungere quasi nel medesimo allineamento il piede della discesa alla stazione di Foggia.

A chiarire questa condizione topografica che obbliga il tracciato ad una pendenza maggiore, conviene notare che la soglia

alla bocca della galleria non si potrebbe abbassare senza di troppo allungare il traforo, e che lo sviluppo alla mezza costa, dovendo partire dalla cennata soglia, se scendesse con minor pendìo circonderebbe a maggiore elevazione le alture di Celle; le quali si abbassano fino alla depressa schiena che le attacca con le alture di Troja, e che divide la valle del Celone da quella del Sannoro. Per la qual cosa, non convenendo uscire dalla valle del Celone, è necessario forzare la pendenza per mantenere la linea sul versante dell'indicata schiena pendente verso di questo fiume.

Determinati così i due tronchi alla mezza costa per scendere in pianura, appoggiandosi alla sponda destra oppure alla sponda sinistra del Celone, non si è incontrata alcuna difficoltà nel congiungerli alla stazione di Foggia. Nella linea in pianura a destra del fiume si è procurato di segnare i due rettifili ad angolo molto ottuso, affinchè la necessaria deviazione dal medesimo allineamento riuscisse meno sensibile; e nell'altra linea a sinistra dello stesso fiume è soltanto occorso di stabilire in modo i due rettifili che la compongono, da farla passare per la non profonda avvallatura interposta alle poco elevate prominenze di Lucera e dei Perazzi.

Con le dichiarate avvertenze si sono determinate le intere due linee che entrambe potrebbero essere adottate nel tronco della ferrovia dalla bocca della galleria alla stazione di Foggia; quella a destra passerebbe per sotto Celle e Troja, e l'altra a sinistra del Celone passerebbe per Castelluccio Val Maggiore e Biccari; la prima misurerebbe la lunghezza di 43 chilometri e 976 metri tra i cennati punti estremi, comprese le due porzioni a livello corrispondenti alle stazioni di Celle e di Troja, e l'altra sarebbe lunga 48 chilometri e 725 metri tra gli stessi punti, comprese le tre porzioni a livello corrispondenti alle stazioni di Castelluccio Val Maggiore, di Biccari e di Lucera. La linea di Troja per la lunghezza di 19 chilometri e 726 metri scenderebbe alla mezza costa con pendenza del 20 per mille, ed in pianura percorrerebbe 23 chilometri e 500 metri all'8 per mille; e la linea di Lucera alla mezza costa scenderebbe con pendenza del 18 per mille sulla lunghezza di 18 chilometri e 575 metri, ed in pianura avrebbe un tronco di 10 chilometri e 600 metri all'11,6 per mille ed un altro di 18 chilometri e 550 metri al 6,75 per mille.

Per giudicare a colpo d'occhio lo sviluppo dell'una e dell'altra linea, basta guardare la mappa ove trovasi indicato con grafica rappresentazione l'andamento di ambo le linee.

La linea di Troja non offre altro vantaggio che la sola abbreviazione di 4 chilometri e 749 metri; ma questo vantaggio, derivando dalla maggior pendenza, si potrebbe meglio conseguire nella linea di Lucera, qualora se ne accrescesse il pendìo fino al limite, cui per condizioni topografiche si è dovuto necessariamente giungere nella linea di Troja. La quale perciò non prevale a quella di Lucera per brevità di cammino; anzi può affermarsi che, se questa scendesse alla mezza costa anche al 20 per mille, ne riuscirebbe lo sviluppo più breve che nell'altra linea.

D'altra parte devesi considerare essere incontestabile la prevalenza della linea di Lucera per migliore esposizione e maggiore regolarità di sviluppo e molto più per convenienza commerciale; tra perchè la ferrovia, appoggiandosi ai monti che dividono il bacino della Capitanata da quello del Fortore, si presta al traffico di molti paesi più o meno vicini, ed anche perchè in avvenire se ne potrà diramare una comunicazione ferroviaria con la valle del Fortore. L'altra linea non giova che solo a Troja, da cui per andare a Napoli si accederà alla stazione di Castelluccio Val Maggiore, o meglio a quella di Faeto, con maggior comodo che non si farebbe se in vece da Lucera e Biccari e dagli altri paesi della montagna si dovesse andare alla stazione di Celle posta sulla linea di Troja, la quale sotto tutti i punti di vista non merita la preferenza. Perciò non ne ho tenuto conto nel profilo di livellazione longitudinale della ferrovia, nè la terrò presente nello istituire il paragone tra l'andamento ferroviario che propugniamo da Benevento a Foggia e quello per Bovino preferito dal Ministero.

E qui giova dichiarare che nella determinazione delle paragonate due linee, ambo dalla galleria a Foggia, non mi sono attenuto alle quote altimetriche sopra riportate e relative agli indicati punti geodetici; le quali, se avevano facilitate le preliminari investigazioni, non potevano essere ritenute senza sentire il bisogno di verificarle. D'altra parte esse erano insufficienti a stabilire con la possibile esattezza il profilo di livellazione longitudinale della ferrovia, adattando alle topografiche condizioni lo sviluppo di ciascun

tronco e precisandone la lunghezza, la pendenza e l'altezza sul mare de' suoi punti estremi.

Perciò dopo eseguiti col clisimetro i primi tentativi del tracciato dalla galleria a Foggia, così per l'una come per l'altra linea, e dopo di avere con tal mezzo acquistata la conoscenza del terreno necessaria a disporre le rettificazioni di ciascun tracciato, lasciai sopra luogo un bravo e diligente giovane ingegnere, signor Galcone Giovanni da Taranto; il quale ebbe cura di compierle e di notarne le indicazioni, sufficienti a segnare sulla mappa cotesti sviluppi rettificati di ambo le linee.

E perchè si avessero con la massima precisione tutti i dati altimetrici che dovevano servire alla determinazione delle due ripetute linee dalla galleria a Foggia, incaricai lo stesso esperto operatore di eseguire con la livella a bolla d'aria le seguenti livellazioni: 1° dalla stazione in Foggia della ferrovia esistente alla porta di Foggia in Lucera, seguendo la dritta strada provinciale da Foggia a Lucera e rilevando le quote di tutti i punti notevoli, la cui giacitura è indicata sulla planimetria della contrada, come sono le soglie dei laterali cancelli d'ingresso alle private proprietà, i ponti, le colonnette milliarie ed altro di notevole che per avventura si fosse incontrato; 2° la breve livellazione dalla medesima porta di Foggia alla porta di Troja in Lucera; 3° la livellazione dalla detta porta di Troja in Lucera pel sentiero che conduce verso Biccari e di là a Castelluccio Val Maggiore, pure rilevando le quote delle soglie di vicine masserie e di altri punti notevoli riportati nella mappa, cui potevano riferirsi quelli del tracciato; 4° la livellazione da Castelluccio Val Maggiore alla bocca della galleria, traversando il torrente denominato Freddo e rilevando tutti i punti notevoli, ai quali potevasi riferire il tracciato; 5° la livellazione della strada che dalla porta di Troja in Lucera conduce a Troja, la quale strada, traversando il bacino di Capitanata, poteva somministrarmi utili indicazioni intorno alla configurazione della pianura ed al modo di percorrerla dal piede dei monti a Foggia; 6° la livellazione dal ponte sul Celone nella detta strada tra Lucera e Troja al punto più basso del dorso di quella depressa schiena innanzi indicata, la quale congiunge le alture di Troja e di Celle e divide la valle del Celone da quella del Sannoro; 7° la

livellazione da questo punto più basso per ove passa il tracciato, montando la valle del Celone fino alla bocca del traforo, e rilevando le quote dei punti notevoli che tornassero opportuni alla determinazione del tracciato.

Tutte queste operazioni geodetiche e le altre più minute, intese al medesimo fine di ben determinare lo sviluppo delle due linee, richiesero una lunga fatica di campagna e furono con esattezza eseguite da quel giovane ingegnere; il quale, dopo di averle compiute, me ne venne a rassegnare i risultamenti in Napoli, onde servissero di sicura guida nel lavoro da tavolino.

E perchè si riconoscesse fino a qual segno doveva riporsi fiducia in coteste livellazioni, io a bella posta disposi che due lunghissime linee di livellazione partissero entrambe dalla soglia della porta di Troja in Lucera e per ben diversi andamenti, si ricongiungessero alla soglia del molino Contini, posto allo sbocco del torrente Freddo nel fiume Celone; affinchè, desumendo la differenza di livello tra questi due punti fissi e dall' una e dall' altra livellazione, si avesse modo come valersene di vicendevole riscontro. L' errore, nelle due estimazioni della medesima differenza di livello tra gli stessi punti cui intercedeva un cammino di oltre 28 chilometri, risultò di sei millimetri; il che vale a contestare, non pure una esattezza molto maggiore di quella bastevole in un progetto di massima, ma una precisione inarrivabile anche nelle più dilicate occorrenze dell' esecuzione.

L' altezza sul mare delle rotaje nella stazione di Foggia, dapprima desunta dall' altezza del punto geodetico sul Telegrafo in Foggia, pure doveva essere rettificata, e non si poteva fare di meglio che adottare, come ho praticato, quella precisissima risultante dalla livellazione della stessa esistente ferrovia in esercizio. Per la qual cosa, essendosi con accurate livellazioni riferiti alla stazione di Foggia tutti gli altri punti del tracciato nel bacino della Capitanata, della sella di Faeto e del traforo, ne risulta che le loro rispettive altezze sul mare, notate nel profilo di livellazione longitudinale, sono esattissime. Basta adunque osservare un tal profilo per conoscere tutti i dati altimetrici relativi ai successivi tronchi componenti l' intera linea da Foggia per Lucera, Biccari e Castelluccio Val Maggiore alla galleria di Faeto, per ciascuno dei quali tronchi

della ferrovia si è notata la lunghezza, la pendenza e l'altezza sul mare de' suoi punti estremi.

Da Foggia si monta un'altezza di 582^m, 522 per ascendere alla bocca del traforo, il quale, sulla lunghezza di tre chilometri e mezzo, sale al 10 per mille altri 35 metri; perciò la bocca del traforo nella valle del Calore si eleva per 617^m, 522 sulla stazione di Foggia. Ma la quota della stazione di Benevento, risultante dagli studî fatti nella valle Caudina, è di 125^m, 04 sul mare, il che la rende elevata per 60^m, 94 su quella di Foggia; dunque l'ascesa da Benevento alla bocca del traforo sarà di 556^m, 582 e risulterà minore di quella da Foggia all'altra bocca del traforo per 25^m, 94. D'altra parte la distanza assoluta da Foggia alla bocca del traforo è di 36 chilometri e 400 metri, e la simile distanza dall'altra bocca del traforo a Benevento di 38 chilometri e 200 metri. Adunque nella valle del Calore i punti estremi del tronco ferroviario da Benevento alla bocca del traforo stanno a maggior distanza con minore differenza di livello che nel bacino della Capitanata; ove non potendosi fin dal principio forzare la salita nel lungo tronco attraverso alla pianura, è necessario aumentare la pendenza alla mezza costa per montare alla bocca del traforo. Queste condizioni di altimetria e planimetria nelle due opposte salite al traforo, che partono l'una da Foggia l'altra da Benevento, rendono più agevole lo sviluppo del tronco nella valle del Calore, che non è quello nel bacino della Capitanata. E di fatto paragonando le date indicazioni di distanza assoluta ed altezza relativa dei punti estremi di essi due tronchi, vi corrisponde nel bacino della Capitanata la inclinazione del 16 per mille, che nella valle del Calore risulta del 14, 57 per mille.

Oltre a ciò nella valle del Calore le condizioni topografiche determinano per modo lo sviluppo della linea da rimanere ben poco campo alla investigazione, in altri siti necessaria per la moltiplicità dei partiti adottabili, tra' quali conviene presceglierc il migliore.

Determinate le bocche del traforo nel luogo più consentaneo alla maggiore brevità e minore elevazione della galleria, e risoluto il quesito del migliore sviluppo della discesa nel bacino della Capitanata fino a Foggia, non altro rimane ad esporre che le considerazioni relative allo sviluppo dell'altra discesa fino a Benevento

nella valle del Calore; la quale, come si è fatto rilevare, ne offre maggiore agevolezza ed esclude le ambiguità, la cui soluzione richiederebbe maggiori studî parziali.

Nella valle del Calore la bocca del traforo ricade sur un torrente, il quale confluisce con l'altro di Castelfranco, ed ambo riuniti in alveo comune prendono la denominazione di fiumara di Castelfranco, dal nome del paese che domina quel profondo vallone. La fiumara di Castelfranco e l'altra fiumara della Ginestra confluiscono sotto Monte Calvo in un punto, da cui ha origine il Miscano, che riunito all'Ufita influisce nel Calore, fiume principale che rasenta le mura di Benevento.

Perciò nessuno dubiterà che a partire dalla bocca della galleria presso cui tornerà utile una stazione nello interesse di Faeto, Castelfranco e Greci, la linea ferroviaria debba necessariamente svilupparsi per la sponda sinistra della fiumara di Castelfranco, cavalcando i burroni che la frastagliano, per giungere a Monte Calvo, ove converrà stabilire una stazione, anche nello interesse di Ariano e di Casalbore.

Dalla stazione di Monte Calvo la linea, continuando a scendere per la sponda sinistra del Miscano ma con pendenza maggiore del fiume, lo valicherà in sito acconcio alla buona costituzione del ponte ed in pari tempo adatto a contornare la prominenza di Monte Male, per entrare nella valle del Tammaro, appoggiandosi alle alture di Paduli. A Monte Male ed a Paduli si stabiliranno due stazioni; quella di Monte Male servirà ancora a Buonalbergo e ad Apice, e quella di Paduli tornerà pure utile a Pietralcina, Pago, Pescolamazza e S. Giorgio della Molinara.

Pervenuta la ferrovia alla stazione di Paduli il suo naturale andamento la condurrà a valicare in vantaggiosa direzione e situazione il Tammaro, per fiancheggiarlo fino alla confluenza col Calore presso ponte Valentino; e di là percorrendo la sponda destra dell'alveo principale muoverà verso Benevento, ove una larga svolta ne raccorderà l'allineamento a quello del lungo rettifilo, cui alla stazione di Benevento metterà capo la traversata Caudina.

Son queste le principali considerazioni, bastevoli a mostrare i particolari relativi all'andamento topografico della ferrovia nel tronco che dovrà percorrere la valle del Calore; il quale tronco

ferroviario, per la sua favorevole giacitura, indubbiamente agli altri vantaggi aggiungerà quello rilevantissimo di giovare a tutti i paesi della valle appartenenti al Beneventano ed al circondario di Ariano non escluso lo stesso capoluogo.

Dopo attenta perlustrazione della contrada, la quale non mi era del tutto ignota, essendomi occorso di conoscerla in altre occasioni, e tenendo presenti le osservazioni locali, i principali dati altimetrici relativi alla precisa elevazione sul mare dei punti estremi, e le altre quote corrispondenti ai punti geodetici prossimi allo sviluppo della linea ferroviaria, ho potuto disegnarla sulla mappa e stabilirne il profilo di livellazione longitudinale, con quanta diligenza era sufficiente in un progetto di massima a costatarne la convenienza. Ogni ulteriore perdita di tempo e di spesa per studî parziali non avrebbe prodotto alcun utile risultamento nelle indicazioni planimetriche ed altimetriche di quel tronco ferroviario, il cui sviluppo è per così dire determinato dalla stessa fluizione, se ne eccettui la breve porzione del facile passaggio dalla valle del Miscano a quella del Tammaro. Epperò non pure ho giudicato di potermene dispensare, ma mi son creduto nel dovere di troncare ogni altro inutile indugio e di essere economo del denaro di cotesta provincia, spendendolo quando e come la inesorabile necessità lo imponeva.

Uno sguardo alla mappa e si vedrà lo sviluppo della ferrovia nel tronco per la valle del Calore da Benevento alla bocca del traforo; questo tronco ferroviario misurerà la lunghezza di 44 chilometri e 200 metri, e salirà con pendenze dal 9 al 15 per mille sino alla soglia d'ingresso al traforo, la quale corrisponde al punto culminante della traversata Appenina. Il profilo di livellazione longitudinale del tronco stesso fa conoscere la lunghezza e la pendenza dei successivi tronchi in cui è suddiviso e le altezze sul mare dei loro punti estremi; per modo che altro non occorre ad averne i più rilevanti particolari.

In riepilogo, la ferrovia da Benevento a Foggia sarà lunga, compresovi il traforo della sella di Faeto lungo tre chilometri e mezzo, 96 chilometri e 425 metri: essa partirà dalla stazione di Benevento elevata 125^{m}, 04 sul mare; monterà per la valle del Calore al punto culminante della traversata, che è la soglia all'ingresso del traforo elevata 681^{m}, 622; di là scendendo pel traforo

con pendenza del 10 a mille sboccherà nel bacino della Capitanata; si svilupperà alla mezza costa per la falda orientale dell'Appennino fino al piede dei monti; ed indi attraverserà con due lunghi rettifili la vasta pianura addimandata Tavoliere di Puglia, per giungere alla stazione di Foggia elevata 64^{m}, 1 sul mare.

Le pendenze in questa traversata Appennina da Benevento a Foggia varieranno dal 6, 75 al 18 per mille, però tal limite massimo non sarà raggiunto che nella sola discesa dallo sbocco della galleria di Faeto alla pianura della Capitanata, quale discesa nei varî tronchi che la compongono misura la lunghezza unita di 18 chilometri e 575 metri.

Le principali opere d'arte per questo andamento topografico della ferrovia, a considerarlo dalla sponda destra del Calore, saranno nella valle del Calore un ponte di fabbrica sul Tammaro ed altro simile ponte sul Miscano; e nel bacino della Capitanata un ponte di fabbrica sul vallone delle Cese presso allo sbocco della galleria, un simile ponte poco innanzi sul torrente Freddo, ed altri due simili ponti in pianura, l'uno sul Volgane l'altro sul Celone.

Le stazioni intermedie saranno nella valle del Calore quelle di Paduli, Monte Male, Monte Calvo e Faeto; e nel bacino della Capitanata quelle di Castelluccio Val Maggiore, Biccari e Lucera.

Premessa questa sommaria descrizione del tratto di ferrovia da Benevento a Foggia, passiamone ad esaminare le precipue condizioni di stabilità, economia e convenienza commerciale.

L'alveo del Calore da Benevento alla confluenza del Tammaro è profondamente incassato, per modo che quivi la ferrovia non potrà temere danni d'inondazione; e con poca spesa e bel contorno di lunghi rettifili e larghe svolte, fiancheggerà prima il fiume principale e poscia il suo influente. Volgendo a destra valicherà il Tammaro con ponte di fabbrica in buone condizioni di economia e stabilità, sia per la direzione della linea normale alla fluizione, sia per la dirittura del tronco d'alveo da cavalcare.

Dal Tammaro al Miscano la ferrovia, sviluppandosi per terreni stabili ed elevati, dominerà sempre i corsi d'acqua per modo da non temerne gli attacchi. Del ponte sul Miscano pure ne dovrà riuscire economica e stabile la costruzione, perchè sarà possibile di

valicare questo fiume in direzione normale alla corrente, cavalcandone un tronco d'alveo a regime stabilito.

Valicato il Miscano, la ferrovia fiancheggerà questo fiume ed indi la fiumara di Castelfranco e poscia l'altro torrente in questa confluente per entrare nella galleria; ma in tutto questo tronco essa si svilupperà per pendici sode e poco inclinate cavalcando i burroni che le frastagliano, per modo che la sua situazione dominante la terrà al coperto dagli attacchi dei torrenti.

Il traforo della sella di Faeto, il cui nucleo è di roccia calcarea compatta, non richiederà alcuna muratura di sostegno; sarà agevolmente forato anche perchè contribuiranno all'esecuzione pozzi di poca profondità; darà utili materiali usabili nelle opere della strada e cavati nel tronco culminante, da cui ne tornerà agevole ed economico il trasporto ai siti ove converrà adoprarli. Le sue trincee, d'ingresso dall'una e dall'altra valle, riusciranno ambo economiche e stabili perchè, essendo fiancheggiate da profondi valloni, si profitterà del duplice vantaggio e d'un immediato sito di deposito dei materiali esuberanti e della opportunità di scaricare la scarpa esterna abbassandone il ciglio, con accrescimento di stabilità e ventilazione.

Per questi motivi esso traforo e le sue trincee d'accesso accoppieranno, alla incontestabile stabilità, la economia della spesa.

Dallo sbocco del traforo a Foggia torna superflua qualunque parola per contestare la stabilità della ferrovia e la economia della spesa. Forse solo nel breve tronco, che al principio della discesa fiancheggia il Celone e poscia s'addentra nella valle del Freddo per indi girare attorno Castelluccio Val Maggiore, vi vorranno opere murali di sostegno alquanto considerevoli; ma ivi la muratura costerà ben poco, essendovi sul luogo tutti i materiali occorrenti.

Dalla stazione di Castelluccio fino al piede dei monti, la ferrovia si sviluppa sempre sopra suolo sodo e configurato in maniera da poterla ben contornare senza eccessivi movimenti di terreno; nè le occorrerà che di cavalcare con stabili ponticelli di fabbrica i ruscelli che incontra.

Superati i monti, la lunga traversata della pianura indubbiamente riunisce al più alto grado il duplice requisito della stabilità e della economia da non valere la pena di parlarne; nè i due ponti di fabbrica, l'uno sul Volgane l'altro sul Celone, che sono le sole

opere d'arte ivi occorrenti, meritano di essere tenuti in considerazione, standovi in prossimità quelli di poca importanza che appartengono alla strada rotabile da Foggia a Lucera, e che testimoniano qual conto debba farsi di quei due fiumi a breve corso e cotanto poveri d'acqua.

La grande convenienza commerciale del proposto andamento ferroviario da Benevento a Foggia è tale, che salta agli occhi di chiunque volga per poco lo sguardo sulla mappa della contrada. Oltre le due stazioni estreme e sette intermedie cui si apre il traffico della ferrovia, ne godrà ancora i vantaggi un gran numero di paesi, dai quali vi si potrà agevolmente accedere. Tra tutti i paesi della contrada i più vicini al tronco della ferrovia da Benevento alla galleria di Faeto sono Pietralcina, Apice, Buonalbergo e Casalbore; e quelli che sebbene più lontani pur troveranno la convenienza di usarne, sono Pago, Pescolamazza, S. Giorgio della Molinara, Ginestra, Castelfranco, Greci ed Ariano. Pel tronco dalla galleria a Foggia, sono Troja, Celle, Roseto ed Alberone i paesi più vicini alla ferrovia; la quale per la sua giacitura gioverà a parecchi più lontani paesi della montagna ed ancora al traffico di Val Fortore, ora esercitato per la strada Appulo-Sannitica che sbocca a Lucera. Ed è bene notare che questa strada Appulo-Sannitica tra breve acquisterà anche maggiore importanza, perchè vi sboccherà l'altra strada in costruzione detta di Val Fortore; la quale è già aperta al rotaggio nel primo tronco da Benevento per Pietralcina a Pescolamazza, e n'è pure approvato il prolungamento per S. Marco dei Gavoti, Baselice e S. Bartolomeo in Galdo a Motta.

Ma se la convenienza commerciale dell'andamento ferroviario in parola è di tanta importanza in relazione al numero dei paesi che per la loro postura ne potranno profittare, lo sarà vieppiù quando le comunicazioni ferroviarie anche nelle meridionali provincie d'Italia avranno preso tutto lo sviluppo cui son chiamate dalla crescente civiltà.

Leggi immutabili impresse alla materia dal Creatore dell'universo regolano i fenomeni naturali, che per cangiar di tempi non subiscono modificazione alcuna. Ma nell'ordine sociale tutto è mutabile e si svolge con legge di progresso. L'uomo, la prediletta creatura dotata d'anima ragionevole, ogni cosa modifica col suo ingegno, per

soddisfare la tendenza che sempre lo incita all'immegliamento, e che perciò non lo appaga giammai.

I più stringenti bisogni sociali sono senza dubbio la produzione ed il commercio, che, prestandosi mutuo appoggio, contribuiscono al loro vicendevole progressivo incremento. La produzione alimenta il commercio; il quale alla sua volta la rende proficua, epperò richiama le più solerti cure d'una illuminata pubblica amministrazione.

Quando il mondo era per così dire ancora bambino, gli uomini potevano per le esigenze del traffico contentarsi di sentieri cavalcabili; ma naturalmente in loro s'ingenerò il bisogno di sostituirvi vie rotabili, allorchè la grande invenzione della ruota cotanto influì sulle relazioni commerciali. Attuata poscia la portentosa locomozione a vapore, che con sorprendente celerità ed economia trascina pesanti carri di città in città, chi potrà più contentarsi degli antichi mezzi di trasporto? Perciò tosto o tardi una estesa rete ferroviaria dovrà tra loro congiungere le varie città, sostituendosi su larga scala alle attuali strade rotabili, il cui uso sarà allora soltanto limitato ai brevi trasporti, pei quali non torna profittevole il nuovo mezzo di locomozione.

Mirando a cotesto prossimo avvenire, conviene che le nuove ferrovie, non solo soddisfino le attuali esigenze del commercio, ma si prestino ancora al progressivo sviluppo delle comunicazioni ferroviarie.

Sotto tal punto di vista l'andamento topografico che si propugna per la ferrovia delle Puglie, in preferenza di qualunque altro deve considerarsi come il più conveniente. Esso favorirà l'altra importante ferrovia di Campobasso, ed agevolerà due linee di comunicazione ferroviaria; l'una da Lucera a S. Severo, che abbrevierà il cammino del traffico rivolto all'Italia superiore per la ferrovia Adriatica; l'altra da Biccari per la valle del Fortore a Campolattaro, che sostituirà l'attuale strada Appulo-Sannitica e ricongiungerà inoltre i due rami ferroviarî, i quali dal comune tronco avente origine sulla marina Tirrena si estenderanno fino alla marina Adriatica.

Che la propugnata linea delle Puglie favorisca ancora l'altra ferrovia di Campobasso, lo dimostrano le condizioni topografiche rilevate dall'Ingegnere Pesapane, per incarico ricevutone dal Ministero.

Egli con ufficiale relazione dell' ottobre 1863 espose le indicazioni di massima relative alla ferrovia di Campobasso, proponendone

l'andamento topografico da Benevento per la sponda destra del Calore e del Tammaro fino ai piani di Sepino.

Secondo tale andamento le pendenze variano dal 3, 5 al 10 per mille, eccetto nella breve porzione ove il proponente credette preferibile la pendenza del 15 per mille, per sormontare la frana d'Ischitonda; ma ben si potrebbe diminuire il pendìo in questa breve porzione; alla quale segue al 7 per mille un tronco lungo 6 chilometri, dopo un altro al 6 per mille lungo un chilometro e 600 metri poscia un altro al 3,5 per mille lungo 5 chilometri ed 800 metri, ed indi tre altri della lunghezza unita di 10 chilometri e 200 metri con pendenze dal 4 al 6 per mille; tanto è agevole montare a Sepino per la valle del Tammaro a partire da Benevento.

Anzi è notevole che l'andamento proposto per la ferrovia di Campobasso, nel primo tronco da Benevento, è lo stesso fino al ponte sul Tammaro di quello da me indicato per la ferrovia delle Puglie; la quale perciò grandemente favorisce l'altra di Campobasso, che diramandosi dal sito di detto ponte con immensa economia di spesa si dirigerebbe a Pietralcina, e per Pago, Pescolamazza, Fragnitello, Campolattaro, Morcone e Sassinoro, monterebbe a Sepino, appunto come propose il lodato Ingegnere.

Però, nonostante quest'unico studio preventivo posseduto dal Ministero allorchè proponeva la legge sul riordinamento delle ferrovie meridionali, i mestatori andavano spacciando essere necessario per la ripidità della valle del Tammaro cominciare la salita dalla lontana Telese, e perciò doversi preferire la valle del Calore alla breve traversata Caudina nello interesse della ferrovia di Campobasso, la quale vi avrebbe accorciato il cammino.

Tale mistificazione creava un antagonismo tra i Deputati delle diverse provincie interessate e tendeva a dividere i voti, che sarebbero stati concordi se tutti avessero capito che invece di rivalità v'era un perfetto accordo tra le due linee, e che la traversata Caudina contribuiva al vantaggio ed accorciamento dell'una e dell'altra.

Prendendo le mosse da Telese si deve scavalcare la sella di Fragnito per entrare con forzata andatura nella valle del Tammaro e dirigersi a Campolattaro, la cui distanza da Telese può ritenersi non minore di 40 chilometri secondo lo sviluppo della linea

ferroviaria. E perchè Campolattaro è punto comune alle due linee che si offrivano al traffico di Campobasso per venire a Napoli, vediamo quale accorciamento produca la linea adottata dal Ministero, pel fine illusorio di abbreviare la ferrovia di Campobasso.

Il cammino da Campolattaro a Napoli, per la linea Telese, Caserta, Aversa, è non minore di 107 chilometri e 200 metri; e per la linea Benevento Cancello è esattamente di 101 chilometri e 610 metri, essendosi dall'Ingegnere Pesapane nel suo progetto di massima misurato di 35 chilometri e 800 metri lo sviluppo della linea da Benevento per Pietralcina, Pago, Pescolamazza e Fragnitello a Campolattaro.

Ecco come la diramazione a Telese contribuirà allo accorciamento della ferrovia di Campobasso!

La ferrovia di Campobasso passando per Telese, sarà invece allungata di 5 chilometri e mezzo, che si risparmierebbero per la valle Caudina.

D'altra parte per qual merito Telese, meschino e spopolato villaggio posto in luogo di aria malsana, era prescelto a nodo di circolazione delle due ferrovie?

I Deputati della provincia di Campobasso, al torto di farsi illudere dalla insussistente brevità, aggiunsero, senza avvedersene, l'altro di lasciarsi sfuggire il diretto commercio con la cospicua città di Benevento, e la più breve comunicazione ferroviaria con tutti i paesi delle provincie di Benevento, Principato Ultra e Capitanata, per ove sarebbe passata quella linea delle Puglie; che eglino guardavano come rivale, mentre è nel fatto la più favorevole anche al loro interesse.

Ed il Ministero, a dispetto dell'unico studio tecnico di cui poteva e doveva far tesoro, si sobbarcava, con tanto sperpero del pubblico denaro, a garentire e sussidiare due lunghi tronchi di ferrovia l'uno all'altro quasi addossato; i quali entrambi a partire da Telese percorreranno la medesima sponda destra del Calore, per andare l'uno a Benevento l'altro alla sella di Fragnito ed indi a Campolattaro!

Sotto tal punto di vista risulta anche più rilevante il vantaggio della linea per le Puglie da noi propugnata; la quale nella ferrovia di Campobasso, al tronco da Telese a Campolattaro lungo non meno

di 40 chilometri, avrebbe sostituito il tronco dal ponte sul Tammaro allo stesso Campolattaro lungo 26 chilometri; e la Finanza dello Stato avrebbe risparmiato la garentia ed il sussidio sopra 14 chilometri di ferrovia, del che terrò conto nella parte economica di questa relazione.

Quando madre natura parla il muto ma eloquente linguaggio dei fatti, bisogna chinar la fronte e trarne utili ammaestramenti.

Essa dispone i monti e le valli e dà corso alle acque con tale armonico magistero, che nella infinita varietà appalesa la identità delle leggi regolatrici.

La vivida luce che la teorica delle leggi naturali sparge sulla conoscenza dei fatti locali, rischiara la mente dell'accorto Ingegnere; il quale impressiona nella sua fantasia l'accidentato rilievo della campagna ed escogita il modo di approfittarne nelle pratiche occorrenze. Così procedendo si rende egli superiore ad ogni spirito di parte, e risolve i quesiti d'arte in modo consono alle condizioni locali, alle esigenze tecniche ed alle vedute economiche, ed anche alla convenienza commerciale quando si tratti di aprire al traffico nuove vie di comunicazione.

Nel nostro caso da Napoli a Benevento la valle Caudina naturalmente apre il seno alla migliore traversata subappennina; e da Benevento a Foggia le opposte valli del Miscano e del Celone invitano a traversare l'Appennino forandone l'interposta giogaja, che nel dritto cammino abbassa la cervice e stringe i fianchi da cui hanno origine i contropendenti corsi di essi due fiumi.

Se queste non sono evidenti indicazioni, quali altre mai lo saranno?

Indubbiamente tra tutte le linee ferroviarie che potrebbero congiungere Foggia a Napoli, merita preferenza quella che passa per Benevento e che procede con diretto andamento da Napoli per la valle Caudina a Benevento, e da quivi per le valli del Miscano e del Celone a Foggia.

Questa linea ai vantaggi che le son proprî nello interesse del traffico per le Puglie, aggiunge il pregio di favorire anche la ferrovia di Campobasso, permettendone la breve diramazione dal sito del ponte sul Tammaro; la quale abbrevierà non meno di 5 chilometri e mezzo il cammino da Campobasso a Napoli, ed allevierà la

Finanza dello Stato dal contribuire sopra non meno di **14** chilometri di nuova ferrovia che farà risparmiare.

Tale andamento della ferrovia per le Puglie favorisce ancora lo sviluppo della rete ferroviaria cotanto desiderata, segnatamente nelle provincie meridionali che più delle altre ne difettano. Esso promuoverà la facile comunicazione ferroviaria tra Lucera e S. Severo, e permetterà il ricongiungimento dei due rami diretti l'uno a Foggia l'altro a Campobasso, mediante la traversata ferroviaria di Val Fortore, che sostituirà la strada Appulo-Sannitica.

Del tronco di ferrovia da Lucera a S. Severo non occorre parlare, tanta è la facilità che ne presenta quella campagna spianata; per la quale la lunghezza di esso tronco non potrà oltrepassare **23** chilometri.

Non così per la traversata di Val Fortore; essa richiede severo studio tecnico diretto ad escogitare il migliore sviluppo della ferrovia in quella difficile contrada montuosa, che per altre occorrenze dell'arte ho avuto occasione di percorrere. Epperò, giovandomi delle conoscenze locali a colpo d'occhio acquistate, credo utile manifestare le prime idee d'un progetto di massima; le quali faciliteranno la investigazione della linea, quantunque a determinarla occorressero penose operazioni geodetiche, i cui risultamenti potranno consigliare le opportune modificazioni.

Parmi che convenga partire dalla elevata stazione di Biccari per entrare nella valle del fiumicello La Catola, che è un influente del Fortore; e di là abbassare la linea fino al piano detto Perazzone, che ben si presta al suo regolare sviluppo attorno la prominenza di S. Bartolomeo in Galdo.

Percorso buon tratto lungo la sponda destra del Fortore, dovrà la ferrovia valicarlo quanto più a monte sarà possibile; affinchè la elevata e lontana situazione del ponte ne faciliti lo sviluppo per la costa, alla cui sommità torreggia l'abitato di Baselice. Salendo la linea per tale costa dovrà in opportuno sito elevato traversare il fiumicello Cervaro, che è un altro influente del Fortore; e ciò nel fine di cansare la gran frana che, continuando per la sponda destra di esso fiumicello, le contenderebbe il passo. Pervenuta la ferrovia sulla sponda sinistra del Cervaro ne monterà la valle dirigendosi alla sella denominata Acqua Partuta, ove passerà nella valle del Tammarecchio, che è un

influente del Tammaro. Quivi giunta non incontrerà altre difficoltà nel suo sviluppo, che passerà per sopra S. Marco dei Gavoti e per sotto Reino, ed agevolmente si prolungherà fino a Campolattaro per congiungersi alla ferrovia di Campobasso.

Secondo queste sommarie indicazioni, che mi sembrano plausibili, credo che la lunghezza della intera ferrovia da Biccari a Campolattaro non oltrepasserebbe 64 chilometri.

Dobbiamo adunque conchiudere, quanto alla convenienza commerciale della nostra linea, che essa non pure soddisfi alle attuali esigenze del traffico; ma si presti ancora al futuro sviluppo delle comunicazioni ferroviarie.

E come del tratto precedente abbiamo istituito il paragone a quello adottato dal Ministero; così faremo anche per questo tratto da Benevento a Foggia, paragonandolo alla linea governativa che passa per Bovino.

Sentiamo perciò gli oracoli del corrispondente della Perseveranza; il quale con misurate parole si dava la premura di descriverla nella sua lettera innanzi citata e riportata dal giornale la Patria in questi precisi termini, che trascrivo.

« Son contento di potervi dare qualche ragguaglio intorno alle « condizioni ed ai termini dei lavori che v' annunziai si avvie- « ranno in questi giorni, della ferrovia da Napoli a Foggia, la « più desiderata, la più importante ed urgente al commercio di « questa città.

« Per agevolare gli appalti e l'esecuzione dei lavori, questa « linea fu divisa dai concessionarî in otto tronchi.

« Il primo va da Foggia a Bovino, diramandosi dopo 8800 « metri dalla linea già costrutta che va da Foggia a Candela; e « giunge a Bovino dopo una sola opera d'arte importante, un ponte « sul Sannoro di sei arcate di dieci metri di luce. La distanza da « Foggia a Bovino è di 34 chilometri, le pendenze salgono sino « al 12 per mille, ed il costo chilometrico sarà di 90 mila lire. « Vi saranno due stazioni una a Giardinetto, l'altra a Bovino.

« Il secondo tronco va da Bovino alle falde orientali dell'Ap- « pennino. In questo s'incontreranno cinque trafori, lunghi un per « uno 125, 155, 200, 250 e 630 metri. Pel passaggio del « Cervaro e suoi influenti, abbisognano qui diciotto ponti metallici,

« i quali hanno da 20 a 60 metri di luce netta. La lunghezza
« del tronco è di 24 chilometri; le pendenze salgono sino al 15
« per mille; il costo medio chilometrico è di circa 230 mila lire.
« Vi saranno due stazioni, una per Montaguto e Panni, l'altra per
« Savignano e Greci.

» Il terzo tronco traversa l'Appennino, e riesce al fiume Ufita,
« influente del Calore.

« In questo tronco vi saranno cinque trafori lunghi 3300,
« 510, 1500, 800 e 2700 metri, oltre quattro ponti metallici
« della luce di 18 a 30 metri. Le pendenze salgono sino al 16
« per mille nei trafori ed al 22 per mille fuori di questi. La
« lunghezza del tronco è di 28 chilometri, il costo medio chilo-
« metrico di 550 mila lire. Vi saranno due stazioni una presso
« Ariano ed una a Montecalvo.

« Il quarto va dall'Ufita a Benevento. Varcherà con due ponti
« metallici il Calore, di 50 metri di luce cadauno, con due ponti
« metallici il Miscano, di 30 metri ciascuno, e con un altro an-
« che metallico di 30 metri il Tammaro. La lunghezza di questo
« tronco è di 17 chilometri, le pendenze non vi salgono che sino
« al 9 per mille, ed il costo medio per chilometro è preveduto
« di 150 mila lire. Avrà una sola stazione ad Apice. »

E qui do termine alla trascrizione, perchè gli altri quattro tronchi si riferiscono al tratto da Benevento a Napoli, del quale abbiamo innanzi parlato.

In riepilogo, l'intero tratto da Benevento a Foggia sarà lungo 103 chilometri; avrà dieci trafori della lunghezza unita di 10 chilometri e 370 metri; le pendenze giungeranno al 16 in galleria e fuori al 22 per mille; le principali opere d'arte saranno un gran ponte di fabbrica sul Sannoro a sei luci di 10 metri, diciotto ponti metallici da 20 a 60 metri di luce netta sul Cervaro e suoi influenti, quattro ponti metallici nella traversata Appennina della luce da 18 a 30 metri, due ponti metallici sul Calore di 50 metri di luce cadauno, due ponti metallici sul Miscano di 30 metri ciascuno, ed un altro ponte anche metallico di 30 metri sul Tammaro.

Conosciute queste sommarie indicazioni della linea governativa, non dovremo che confrontarle a quelle della linea da noi

propugnata, per dimostrarne la immensa superiorità; la quale spiccherà in maniera da rendersi evidente anche ai meno periti dell'arte ed ai più ignari de' luoghi.

Nelle umane faccende ogni cosa suole offrire vantaggi ed inconvenienti, ed il paragone fa prescegliere quella che garentisca i maggiori vantaggi e presenti i minori inconvenienti.

Ma quando per avventura tutti i vantaggi stanno in una coppa e tutti gl'inconvenienti son riuniti nell'altra, a che serve alzare la bilancia del paragone per vedere da qual lato trabocchi e decidersi alla scelta?

Questo appunto si verifica nel nostro caso, in cui senza entrare in discettazione, basterà mostrare la parziale prevalenza per luminosamente dedurne la indubbia preminenza della linea che propugniamo.

Essa, nel tratto che consideriamo da Benevento a Foggia, accorcia il cammino di 6 chilometri e 575 metri; fa risparmiare 6 chilometri e 670 metri di traforo; attenua le pendenze riducendole nel limite massimo dal 16 al 10 in galleria e fuori dal 22 al 18 per mille; evita le grandiose opere d'arte consistenti in un ponte di fabbrica a sei luci di 10 metri e 27 ponti metallici da 18 a 60 metri di luce; sostituisce a tali dispendiose opere sei ponti di fabbrica di non molta importanza ed undici ponticelli pur di fabbrica per traversare altrettanti torrentuoli; garentisce la stabilità sviluppandosi per terreni sodi e preservati dagli attacchi delle acque; e menoma le spese di costruzione e conservazione.

Tra le paragonate condizioni di lunghezza, pendenze, trafori, opere d'arte, stabilità ed economia della spesa non avvene una in cui prevalga la linea governativa.

Che se ne consideriamo l'andamento ed il profilo di livellazione avremo di che maravigliare e rimanere stupiti dell'inconsulta preferenza.

Da Foggia si deve ascendere ai monti per superarli e dirigersi a Benevento; e la linea governativa ti fa da Foggia scendere al Cervaro in direzione tanto divergente dal dritto cammino, che ad ogni passo sempre più t'allontana dal termine del viaggio. Percorsi 8 chilometri ed 800 metri di siffatto cammino a ritroso, che t'allontana dallo scopo e ti fa perdere altezza, essa linea torce

a martello e monta la valle del Cervaro, la più angusta, la più pericolosa, la più tortuosa ed a scoscese sponde franose, la più deserta ed opprimente di quante mai n'abbia la Capitanata.

Ecco il conforto che si serba al viaggiatore per compensarlo dello strano percorso andamento; gli si regala il passaggio pel famoso vallo di Bovino, passaggio che da gran tempo richiama le cure del Governo, non per portarvi, ma per allontanarne la postale delle Puglie.

Quivi il Cervaro annualmente cagiona immense devastazioni; esso, ingrossato dalla colluvie d'acque che vi precipitano innumerevoli ripidi burroni e gli stessi scoscesi fianchi dell'angusta e profonda valle principale, nel suo rapido e tortuoso corso tutto travolve ed inonda.

Questo grosso fiume torrente, il più spaventevole tra i molti della Capitanata, sarà il migliore amico della ferrovia governativa; la quale per lungo tratto se lo affratella, fiancheggiandolo, lambendolo ed entrando sin dentro al suo alveo, che ne rimane in parecchi siti ristretto; e ci scherza con tanta familiarità, e vi si mantiene sempre a discreta elevazione, e lo cavalca e ricavalca, per modo da occorrerle ben diciotto ponti metallici della non dispregevole luce da 20 a 60 metri, compresi però quelli occorrenti a cavalcare gl'influenti.

Tanta confidenza certo non rimarrà impunita, e possono fin da ora preconizzarsi i danni gravissimi che interromperanno l'esercizio della ferrovia con disturbo grandissimo del traffico.

Ma si dirà perchè affrontare cotali pericoli ed accettare lo strano contorcimento della linea e l'incompattbile contropendìo del suo profilo? Forse montata la valle s'incontrerà una depressa gola, un facile e breve varco degli Appennini che compensi gl'inconvenienti e la spesa maggiore per arrivarvi?

Niente affatto; anzi si troverà il più esteso gruppo di monti, che obbligherà a cinque successivi trafori della lunghezza unita di 8 chilometri ed 810 metri; si dovranno costruire nelle interposte vallate quattro ponti metallici di luce da 18 a 30 metri, ed occorreranno alternate rampe e controrampe; a talchè il profilo delle strada presenterà le peggiori condizioni e forzate pendenze in galleria del 16 e fuori del 22 per mille.

Tante irregolarità d' andamento e di profilo, tanti ostacoli da superare con ingente spesa, tanti pericoli da affrontare e tanti rischi di gravi danni, appena valgono a soddisfare due vedute, ambo d' interesse troppo parziale, per non dover prevalere allo interesse generale.

La Società delle meridionali voleva utilizzare il già costrutto tronco della ferrovia da Foggia a Candela, quasi che una strada potesse essere egualmente buona a qualunque luogo debba condurre; e perciò si scende al Cervaro e si gira con stretto gomito a martello per montare la valle!

Bovino voleva la ferrovia, e forse aveva il mezzo d'influire colà dove si puote ciò che si vuole, e perciò bisognava gettarla nella valle d'abisso dolorosa, oscura, profonda e nebolosa!

Dopo cotanto agevole traversata Appennina, la ferrovia esce nella valle dell' Ufita, ed anche con felice andamento valica e rivalica prima il Calore e poscia il Miscano, ed indi valica il Tammaro per giungere a Benevento.

Su questo andamento della ferrovia, adottato in massima dal Ministero senza alcuno studio preventivo, non abbiamo potuto che notare i più manifesti inconvenienti, di cui fan giudicare le sommarie indicazioni sopra trascritte; ma siamo sicuri che la conoscenza della pianta geometrica e del profilo di livellazione longitudinale offrirebbe vasto campo a maggiori censure, seppure ne fosse bisogno per conchiudere, senza tema d'esagerazione, essere ben difficile e forse anche impossibile escogitare altra linea da Foggia a Benevento peggiore di quella preferita.

Consideriamo adesso, in comparazione di quello ora esaminato, come proceda l'andamento della nostra ferrovia.

La città di Foggia, posta tra il Celone ed il Cervaro, doveva essere congiunta alla città di Benevento, le cui mura son lambite dal Calore. Bisognava traversare l' Appennino per porre in comunicazione il bacino della Capitanata con la valle del Calore; era perciò necessario forare i monti che s'interpongono al cammino dall'una all' altra città, non convenendo di scavalcarne la cresta. E questo traforo non poteva essere più conveniente di quello che ricade proprio nella diretta linea di congiungimento e che corrisponde al sito più depresso della giogaja, ove una profonda gola

offre la opportunità di forare la sottostante sella, i cui opposti versanti danno origine verso l'Adriatico al Celone e verso il Tirreno al Miscano, che è un influente del Calore. Così facendosi non evvi altro partito migliore; l'unico traforo acquista la più diretta e depressa situazione, senza presentare eccessiva lunghezza, e pone in comunicazione immediata le opposte due valli nel modo più adatto al regolare sviluppo dei due contropendenti tronchi ferroviarî, il cui andamento è naturalmente determinato dallo stesso corso delle acque, che ti conducono alle estreme città da congiungere con la ferrovia.

Perciò da Foggia con due lunghi rettifili si traversa in salita la vasta pianura della Capitanata fino al piede dei monti, appoggiando la linea a Lucera pel duplice fine e di satisfare le convenienze commerciali e di acquistare la lunghezza necessaria allo sviluppo della salita; la quale alla mezza costa monta fino alla bocca del traforo e nel cammino passa per Biccari e Castelluccio, stabilendovi le corrispondenti stazioni nello interesse del traffico non pure di questi due Comuni, ma ancora di parecchi altri cui ne tornerà agevole l'accesso.

La pianura della Capitanata presenta i maggiori requisiti per l'economica e stabile costruzione della ferrovia; essa pianura offre il pregio forse esclusivo, che il suolo vi è sì consistente e spianato da potersi considerare tutta la campagna come una vasta strada rotabile, in cui per ogni direzione agevolmente corrono i veicoli a ruote e con tanta sicurezza e tale comodità, che forse non si vide mai nelle migliori strade artefatte. Io ne rimasi ammirato e sperimentai col fatto la esattezza di questa asserzione, quando comodamente assiso in un cocchio percorsi nel perlustrarla tutta la pianura di qua e di là, di giù e di sù, senza incontrare alcun ostacolo nel cammino qualunque ne fosse la direzione; anzi aggiungo, che su quel suolo compatto e soffice le ruote ruzzolano senza alcuna scossa, per modo da non accorgersi punto di quel movimento sussultorio che si sente sulle migliori strade inghiajate, ed anche nelle carrozze delle ferrovie meglio mantenute.

Campagna siffatta si raccomanda da sè; ivi la ferrovia, forse più che in qualunque altro luogo del mondo, riesce stabile, economica e regolare; essa non può temere alcun attacco delle acque

fluenti, nè deve che valicare i due fiumi il Celone ed il Volgane, con ponti di fabbrica costituiti in ottime condizioni e di poca importanza.

L'amenità dei luoghi e la sicurezza e stabilità di questo primo tronco a partire da Foggia fanno uno spiccato rilievo sulle pessime condizioni del primo tronco nella linea governativa; il quale da Foggia scende e poscia risale per quell'angusta e tetra valle del Cervaro, ove la ferrovia soggiacerà a danni gravissimi nonostante la grande spesa di costruzione e manutenzione.

Pervenuta la nostra strada al piede dei monti, il suo più bel tronco alla mezza costa e sopra stabile suolo la eleverà fino alla bocca del traforo, facendole con regolare sviluppo percorrere un andamento bene esposto ed ameno, da cui la veduta di tutto l'ampio bacino della Capitanata ad ogni passo offre scene variate ed incantevoli; nè si richiederanno in questo tronco che poche opere d'arte di nessuna importanza e due ponti prima di giungere al traforo, ove la contrada abbonda di materiali adatti alle murature, oltre quelli che a grande esuberanza saranno somministrati dal vicino traforo.

La escogitazione del sito in cui di preferenza conveniva traforare gli Appennini, la quale formava per così dire come il nodo della quistione, non poteva meglio conciliare le moltiplici esigenze del tracciato. Quivi il traforo della sella di Faeto farà direttamente e con agevole salita al 10 per mille entrare la ferrovia nella valle del Calore, sboccandovi in luogo adatto allo sviluppo della discesa verso Benevento. La lunghezza del traforo non eccede che di 200 metri quella del più lungo tra i dieci trafori della linea governativa; ma questa discreta eccedenza nell'unico traforo, che sarà anche menomata dai più accurati studî di esecuzione, oltre al risparmio grandissimo che produce in relazione alla lunghezza complessiva di quei dieci trafori, è largamente compensata dalle condizioni geologiche e topografiche, che renderanno di gran lunga preferibile il traforo della sella di Faeto, quand'anche se ne paragonasse la difficoltà e la spesa al solo maggiore traforo anzi cennato. Di vero il gruppo di monti che s'incontrano nella traversata dalla valle del Cervaro a quella dell'Ufita, ha il nucleo d'argilla compatta più o meno irradiata da vene d'acqua, e questa geologica condizione

opporrà gravi difficoltà allo eseguimento dei cinque lunghi e successivi trafori, e richiederà ingente spesa, sia per le precauzioni occorrenti nell'atto dell'esecuzione, sia per le robuste murature di sostegno, la cui struttura dovrà essere di buoni laterizi, non offrendo la contrada che scarsa e cattiva pietra naturale. Per contrario il nucleo della sella di Facto è di roccia calcarea compatta, ove non occorrono nè precauzioni nè murature di sostegno, e le falde sono configurate in maniera da permettere l'uso di pozzi poco profondi; per modo che la esecuzione riuscirà agevole ed economica e somministrerà materiali utili alle opere d'arte, i quali venendo estratti in luogo elevato saranno facilmente trasportati dove converrà adoprarli.

Queste innegabili condizioni di fatto evidentemente fan riconoscere che, il traforo di Facto lungo 3500 metri, anche paragonato al solo tra gli anzidetti dieci, il quale misura la lunghezza di 3300 metri, offrirà il duplice vantaggio dell'agevolezza d'esecuzione e dell'economia di spesa, oltre al pregevolissimo requisito della stabilità garentita da qualunque eventualità.

Uscita la nostra ferrovia dal traforo, entra nella valle del Calore presso all'origine d'un torrente che influisce nella fiumara di Castelfranco, e questa scarica le sue acque nel Miscano. Perciò lo stesso corso delle acque fluenti determinerà l'andamento della ferrovia, la quale, sviluppandosi sopra suolo sodo e poco acclive, percorrerà a sufficiente elevazione la sponda sinistra e della fiumara di Castelfranco e del fiume Miscano, fino al sito dell'opportuno valico di questo fiume, ove volgerà a destra per entrare nella valle del Tammaro.

Quivi giunta valicherà il Tammaro, e per la sponda destra di questo fiume e del Calore, in cui esso influisce, giungerà a Benevento con tale andatura da potersene ancora profittare per la ferrovia di Campobasso.

Conchiudiamo adunque che, mettendo a confronto l'andamento topografico ed il profilo di livellazione longitudinale nelle due descritte linee ferroviarie da Foggia a Benevento, non si potrà sconoscere la grande superiorità di quella per le valli del Celone e del Miscano sull'altra per le valli del Cervaro e dell'Ufita.

La prima, con regolare andamento e sviluppo, da Foggia ascende

all'unico traforo e poscia discende a Benevento; la seconda, con andamento a ritroso ed incompatibile contropendio, da Foggia perviene ai monti, che traversa mediante cinque successivi trafori ed alternate rampe e controrampe, e poscia scende a Benevento valicando e rivalicando il fiume principale ed i suoi influenti. Perciò la prima prevale per brevità, agevolezza, stabilità, amenità ed economia della spesa; mentre l'altra allunga il cammino, forza le pendenze, affronta tanti pericoli che ne arrischiano la esistenza, percorre luoghi tetri e malinconici, ed incontra gravi ostacoli da superare con ingente spesa.

Che se considereremo le due linee sotto il punto di vista della rispettiva convenienza commerciale, non avremo a durar fatica per riconoscere la spiccata prevalenza della nostra linea sull'altra.

La linea governativa, immaginata nello interesse di Bovino, tornerà pure utile agli altri comuni di poca importanza Castelluccio dei Sauri, Panni, Monte Acuto, Orsara e Savignano.

La nostra linea poi giova moltissimo non pure alle cospicue città di Foggia e Benevento, ambo capoluoghi di provincia ponendole in più facile, sicura, diretta e breve comunicazione ferroviaria; ma ancora alle importanti città di Lucera e di Troja, al traffico di Val Fortore ed ai Comuni di Biccari, Tuori, Alberona, Castelluccio Val Maggiore, Celle, Faeto, Castelfranco, Roseto, Ginestra, Monte Falcone, Casalbero, Buonalbergo, S. Giorgio della Molinara, Paduli, Pietralcina, Pago e Pescolamazza.

E qui è bene notare che nel paragone non si parla di Ariano, Greci, Monte Calvo, Monte Male ed Apice, perchè questi paesi possono giovarsi di ambo le linee ferroviarie con maggiore o minore agevolezza, secondo la loro giacitura in relazione ai siti delle stazioni.

Per la qual cosa, anche senza tener conto del pregevolissimo requisito di giovare alla ferrovia di Campobasso e favorire lo sviluppo delle comunicazioni ferroviarie, la nostra linea da Benevento a Foggia soddisfa le attuali esigenze del commercio impareggiabilmente meglio della linea governativa; la quale per nessun verso merita la preferenza.

Riuniamo adesso i due tratti di ciascuna linea che abbiamo separatamente considerati, e paragoniamo l'una all' altra linea nella intera ferrovia da Napoli per Benevento a Foggia.

La nostra linea, da Napoli per la valle Caudina a Benevento e da quivi per le valli del Miscano e del Celone a Foggia, segue il più diretto andamento che le aprono tali valli, la cui opportuna situazione svela il provvido fine onde madre natura così le conformava e disponeva appunto perchè se ne profittasse nel soddisfare le vitali esigenze del commercio, mediante la più breve ed agevole traversata ferroviaria tra gli opposti due golfi di Napoli e di Manfredonia. Perciò essa linea offre tra gli altri pregi quello singolarissimo di forare il subappennino e l'Appennino in siti delle rispettive giogaje i più depressi e meglio disposti, perchè ricadono sulle rette che uniscono i punti estremi dei corrispondenti due tratti della ferrovia. La quale misura la lunghezza totale di 162 chilometri e 200 metri da Napoli a Foggia, in cui si comprendono i 22 chilometri del tronco da Napoli a Cancello appartenente alla ferrovia Romana; richiede soli due trafori della lunghezza unita di 5 chilometri e mezzo, trafori la cui agevole ed economica esecuzione in roccia calcarea compatta tornerà anche proficua di eccellenti materiali da costruzione; arriva nella traversata subappennina alla pendenza del 15 per mille in 12 chilometri di cammino, e nella traversata appennina alla pendenza del 18 per mille in 18 chilometri e 575 metri di cammino, e non oltrepassa il 12 per mille in galleria; presenta nel suo profilo di livellazione longitudinale due soli punti culminanti ed uno d'inevitabile contro pendìo a Benevento, ove riesce pregevole la maggiore elevazione; si sviluppa regolarmente per suoli sodi e non soggetti agli attacchi delle acque fluenti; percorre una contrada ubertosa e popolosa, epperò ben soddisfa le esigenze del commercio; favorisce la ferrovia di Campobasso e contribuisce al progressivo sviluppo delle comunicazioni ferroviarie; offre un rilevante risparmio sulle opere d'arte, menomandone il numero e la importanza; concilia i precipui requisiti di stabilità, brevità, amenità, agevolezza, regolarità ed economia della spesa di costruzione e di manutenzione; e garentisce l'esercizio dalle eventualità d'interruzione ed il traffico ferroviario dalla concorrenza degli ordinarî mezzi di trasporto.

Per contrario la linea governativa nel partire da Napoli volge al rovescio della sua regolare direzione, e, per raggiungere il massimo spostamento occidentale in Aversa, dopo tortuosa andatura torce bruscamente verso l'oriente; mentre il viaggiatore che muove da Foggia,

di rietro guarda e fa ritroso calle sino al Cervaro, ove la linea con istretto gomito s'avvia poscia alla volta di Benevento. Le quali cose, ad elogio della bizzarra andatura di questa linea governativa, mostrano che la consonanza delle parti vi sia perfettamente serbata, per comporre un tutto armonico ed informato dal principio di procedere sempre studiosamente in ordine opposto a quello troppo volgare, perchè spontaneo e naturale. Perciò in questa linea sono più che mai alternate le salite e le discese, e con forzate pendenze occorrono quindici gallerie ed un gran numero di vistose opere d'arte, per superare tutti gli ostacoli che se le parano d'innanzi.

La ferrovia governativa, da Napoli per le valli del Volturno e del Calore a Benevento e da quivi per le valli dell'Ufita e del Cervaro a Foggia, misura la lunghezza totale di 201 chilometro e 200 metri tutti di nuova costruzione; richiede quindici trafori della lunghezza unita di 11 chilometri ed 850 metri, trafori, la cui esecuzione sarà malagevole, spesosa ed arrischiata; arriva nella traversata subappennina alla pendenza del 15 per mille in tutto un tronco lungo 19 chilometri e 200 metri, e nella traversata appennina alla pendenza del 22 per mille in tutto un tronco lungo 28 chilometri, e raggiunge il 16 per mille in galleria; presenta nel suo profilo di livellazione longitudinale parecchi punti culminanti e di contropendìo ove riesce nociva la maggiore depressione; si sviluppa con irregolare andamento per luoghi in gran parte franosi e soggetti agli attacchi di grossi fiumi torrenti; percorre una contrada ove deserta e di aria malsana ed ove animata da paesi cui non converrà l'uso della ferrovia, epperò non soddisfa le esigenze del commercio; sfavorisce la ferrovia di Campobasso facendone allungare il cammino per 5 chilometri e mezzo, ed obbligando il Governo a garentire l'eccesso di 14 chilometri sulla lunghezza della diramazione; occasiona una ingente spesa per le opere d'arte di gran numero e di rilevante importanza; riesce instabile, lunga, tetra, malagevole, irregolare e dispendiosa; accresce le spese di costruzione e manutenzione; ed espone l'esercizio alle eventualità di prolungate interruzioni, ed il traffico ferroviario alla concorrenza di altra ferrovia esistente e degli ordinarî mezzi di trasporto.

Paragonate tali sommarie indicazioni relative alle due linee ferroviarie da Napoli per Benevento a Foggia, risultano a favore di quella che propugniamo i seguenti rilevantissimi vantaggi: 1.° L'abbrevia-

zione di 39 chilometri sopra 162 chilometri e 200 metri quanta è la lunghezza della nostra linea, il che vuol dire che l'allungamento della linea governativa e per conseguente l'accrescimento di tempo e di spesa nei trasporti ferroviarî a lungo corso corrisponde al 24. 04 per cento a danno del commercio. 2.° Il gran risparmio sulla lunghezza complessiva delle gallerie di 6 chilometri e 350 metri, il che produce rilevante economia di tempo e di spesa nell'eseguimento. 3.° Il gran vantaggio nella esecuzione delle gallerie derivante dalle condizioni della roccia da forare, che nella nostra linea è calcarea compatta a versanti poco inclinati, epperò non richiede spesose precauzioni e robuste murature di sostegno, e permette l'uso di pozzi poco profondi; le quali cose contribuiscono a garentire la stabilità da qualunque eventualità, ad ottenere un risparmio molto maggiore di quello che corrisponde alla minor lunghezza, ed a rendere proficui i due trafori di eccellenti materiali da costruzione in luoghi donde ne riesce agevole ed economico il trasporto ai siti ove conviene adoperarli. 4.° L'accorciamento di 7 chilometri e 200 metri su i tronchi la cui pendenza raggiunge nella traversata subappennina il limite massimo del 15 per mille. 5.° La diminuzione del limite delle pendenze nella traversata appennina dal 22 al 18 per mille, anche con accorciamento di 9 chilometri e 425 metri del tronco di massima pendenza. 6.° La diminuzione del limite massimo di pendenza in galleria dal 16 al 12 per mille. 7.° Il perfetto accordo tra l'accorciamento e l'agevolezza del cammino, il che pruova non dipendere l'abbreviazione da forzata pendenza ma dal più facile e diretto andamento, cui si prestano le valli per ove passa la nostra linea. 8.° La massima convenienza commerciale, che garentisce il traffico ferroviario dalla concorrenza di altre ferrovie e degli ordinarî mezzi di trasporto. 9.° Il miglior modo di rendere la ferrovia utile al maggior numero di paesi, soddisfacendo le attuali esigenze del traffico, favorendo l'altra ferrovia per Campobasso a Termoli, e promovendo il progressivo sviluppo delle comunicazioni ferroviarie. 10° La stabilità che garentisce l'esercizio dalle eventualità d'interruzione. 11.° La buona esposizione, l'amenità e la regolarità così dello sviluppo come del profilo di livellazione longitudinale. 12.° Il minor numero di opere d'arte tutte costituite in buone condizioni e di non grande importanza. 13.° La rilevante economia della spesa di costruzione e manutenzione. 14.° L'ac-

corciamento di 5 chilometri e mezzo nel cammino per la ferrovia di Campobasso. 15.° Il rilevantissimo alleviamento alla Finanza dello Stato di sovvenzione chilometrica e garentia di prodotto lordo sopra 75 chilometri di nuova ferrovia che si risparmierebbero, dei quali 22 esistenti da Napoli a Cancello ed appartenenti alla ferrovia Romana, 39 di accorciamento nella ferrovia delle Puglie, e 14 di accorciamento nella diramazione per la ferrovia di Campobasso.

Da ciò inevitabilmente deriva che il traffico o non troverà conveniente l'uso della ferrovia governativa, o necessitato ad usarla vi spenderà troppo; nel primo caso essa tornerà inutile a chi non ne può usare per mancanza di convenienza, e nel secondo caso il beneficio di averla costerà troppo caro pel maggiore aggravio dipendente dalle pessime condizioni di essa ferrovia.

Le relazioni commerciali vivono di tempo e di spesa, e l'uno e l'altra patiscono rilevante e nocivo accrescimento nella linea governativa.

I mali derivanti dalla perdita di tempo, quantunque sfuggissero ad esatte estimazioni, sono pur troppo gravi e per così dire incalcolabili, perchè spesso la sola quistione del tempo determina la scelta tra due vie di comunicazione.

Quanto all'accrescimento della spesa nei trasporti ferroviarî io ne terrò conto nella parte economica di questa relazione; ma, prima di trattarla, è bene dissipare le dubitazioni zufolate per attutire la profonda impressione, che le ragioni e i fatti innanzi dichiarati e discussi producono nella mente di chiunque consideri la spiccata e rilevante prevalenza che rende la linea da noi propugnata cotanto preferibile sotto tutti gli aspetti, e con tanta evidenza da recar meraviglia come se ne possa formare obbietto di quistione.

Si è detto da taluno che mancando nel profilo della ferrovia l'altimetria del terreno, non possa accertarsi se all'atto pratico saranno possibili i rettifili e le curve quali sono indicati nel tracciato planimetrico; e si noti che tale dubitazione sorgeva sulla planimetria del tronco di ferrovia da Cancello per la valle Caudina a Benevento, allora soltanto preso ad esame.

Muoverebbe le risa chi, invitato a dar parere sul colorito di una stoffa, dicesse non essere il sole in pieno meriggio e fargli difetto della chiara e sfavillante luce necessaria all'esattezza del giudizio;

mentre egli stesso poco innanzi avesse giudicato del colorito d'altra stoffa di maggior valore palpeggiandola nel più fitto bujo, ove andava tastoni evitando di ammaccarsi il naso contro alle mura!

Così e non diversamente avveniva in quella rincrescevole occasione.

La planimetria della contrada da Cancello a Benevento, delineata ad $^{1}/_{20000}$ del vero, si componeva di due parti: una da Cancello al fiumicello Isclero rilevata con impareggiabile esattezza e con le più minute indicazioni locali dai valenti Ingegneri Geografi del nostro Ufficio Topografico ed a me ufficialmente somministrata, previa Ministeriale autorizzazione, con lucido ricavato dai lavori di campagna ancora inediti; l'altra dall'Isclero a Benevento da me stesso rilevata in campagna, se non con pari merito di precisione e minute indicazioni, con esattezza soddisfacente quanto alle condizioni locali che influiscono sulla determinazione del tracciato ferroviario.

L'altimetria generale ci stava, essendosi rilevate le altezze dei principali punti del terreno congiunti dai successivi tronchi ferroviarî, il cui insieme altimetrico era rappresentato dal profilo di livellazione longitudinale della ferrovia; e ci stava pure l'altimetria parziale della sella di Arpaja, ossia il suo profilo secondo la direzione del traforo, la cui situazione dipendeva da un tal rilievo.

Mancava la parziale altimetria del terreno in ciascun tronco ferroviario, e per rilevarla si doveva segnare in campagna la linea dell'andamento topografico della ferrovia. Ma questa fatica, necessaria nel progetto di esecuzione a precisare in ogni punto l'altezza del taglio o del riporto, nulla avrebbe aggiunto alle indicazioni del progetto di massima; epperò conveniva risparmiarla nello interesse della sollecitudine e della economia di spesa.

D'altra parte deve considerarsi che l'andamento ferroviario da Cancello per la valle Caudina a Benevento è principalmente determinato dalla traversata in rettifilo della bassa valle di Arienzo, dalla situazione della galleria di Arpaja, dalla diritta traversata dell'altipiano Caudino e dal lungo tronco fiancheggiante sino a Benevento il torrentuolo che mette foce nel Calore.

Dopo tracciata sul terreno la linea del traforo, si rilevò il profilo della sella di Arpaja per determinare la situazione della galleria; la dritta traversata della bassa valle di Arienzo è determi-

nata dalla direzione del rettifilo avanti l'attuale stazione di Cancello; delle condizioni locali che determinano la direzione del lungo rettifilo nell'altipiano Caudino si è innanzi parlato; e la pianta geometrica del torrentuolo giustifica il contorno del tronco che se gli sviluppa di canto con lunghi rettifili e larghe svolte.

Le relazioni planimetriche dei punti estremi di questi principali tronchi risultano con esattezza dalla planimetria della contrada; e le relazioni altimetriche dei punti stessi furono rilevate mediante accurate livellazioni eseguite con la livella a bolla d'aria, e valsero a comporre il profilo di livellazione longitudinale della ferrovia con la indicazione della sella di Arpaja.

Si dirà: ma questi lunghi rettifili, indicati nel tracciato planimetrico della ferrovia, non saranno possibili nell'atto pratico.

Chi conosce la campagna non lo può dire; ma chi non la conosce, guardandone la cennata esatta planimetria con occhio tecnico ed imparziale, neppure dovrebbe dirlo. Vedrebbe nella bassa e spianata valle di Arienzo l'andamento dell'attuale ferrovia Romana, che movendo dalla stessa stazione di Cancello volge a sinistra a breve intervallo dal proposto rettifilo; a destra del quale vedrebbe l'andamento del lungo e dritto tronco della strada postale di Benevento, cui non mancano che le guide di ferro per tramutarlo in ferrovia, da me costrutto fino a S. Felice quando aveva l'onore di essere Ingegnere Direttore delle Acque e Strade; e pur vedrebbe il corso del canale artefatto di Carmignano, che interseca il proposto tronco ferroviario ed attraversa quella bassa valle. La quale nella sua grafica rappresentazione, per lungo e per traverso, a sinistra ed a destra del proposto rettifilo, offre ai periti dell'arte le non dubbie indicazioni di esserne il suolo perfettamente spianato e pienamente consentaneo nell'atto pratico allo eseguimento di quel rettifilo, proposto per congiungere alla rotaja di Cancello l'incrociamento della linea ferroviaria con la strada provinciale da Maddaloni a S.[a] M.[a] a Vico, due punti ambo noti di situazione ed elevazione. La parziale altimetria del terreno in questo tronco ferroviario si rileverebbe facilmente, segnando nella campagna il prolungamento dello attuale rettifilo di Cancello; ma un tal rilievo ad altro non servirebbe che a precisare le altezze dei tagli e dei riporti nell'atto pratico occorrenti all'indubbia attuazione.

Nell'altipiano Caudino la elevazione del ponte sull'Isclero e quella della stazione di Montesarchio e S. Martino, ambo notate nel profilo longitudinale della ferrovia, e la osservazione del dritto andamento delle due strade rotabili che lo percorrono per lungo e per traverso, la postale di Benevento e la Irpina da Montesarchio a S. Martino, sono, anche agl'ignari della campagna, non dubbie indicazioni della piena attuabilità del proposto rettifilo; in cui la parziale altimetria del suolo farebbe conoscere in ciascun punto l'altezza dei movimenti di terreno occorrenti nell'atto pratico alla costruzione di questo lungo e dritto tronco ferroviario.

E da ultimo, quanto ai tronchi principali della ferrovia, nessuna difficoltà di attuazione poteva affacciarsi nella mente d'un uomo tecnico vedendo di canto al geometrico rilievo del torrentuolo delineato nel fondo della valle con lunghi rettifili e larghe svolte l'andamento ferroviario, ove non ci vorrà altro che tracciarlo come è indicato, per rilevare la parziale altimetria del terreno occorrente soltanto a determinare i particolari d'esecuzione.

Non altro adunque rimaneva a considerare, che i due tronchi alla mezza costa; quello di ascesa alla galleria e l'altro di discesa alla valle della Tufara.

Per determinare lo sviluppo di questi due tronchi, io, partendo dai rispettivi punti culminanti precisati sul terreno, andai col clisimetro segnando per la costa la linea della ferrovia con quella pendenza che giudicava conveniente. Dopo varî tentativi prescelsi per ciascun tronco alla mezza costa l'andamento, che riconobbi il più adatto alle condizioni topografiche segnatamente perchè in massima parte percorreva una campagna poco declive a guisa di un falso piano; e lo riportai sulla planimetria riferendolo a punti noti e contornandolo in modo adatto alla configurazione del suolo, la quale senza notevole aumento di spesa permette gli spostamenti di rettificazione. Perciò nessun dubbio può sorgere sulla conforme attuazione; e quand'anche gli ulteriori studî di esecuzione consigliassero più acconcia andatura, sarebbe questa una modificazione troppo parziale per influire sulla convenienza dell'intera traversata Caudina, la cui prevalenza veniva a chiare note dimostrata dal progetto di massima, che offriva tutti i dati planimetrici ed altimetrici più che sufficienti alla esattezza del giudizio.

Or se tanta evidenza non bastava a quel valente uomo tecnico nel breve tronco da Cancello per la valle Caudina a Benevento, come avrà potuto egli giudicare l'attuabilità e la convenienza della intera linea governativa da Napoli per Benevento a Foggia, che doveva percorrere una campagna cotanto estesa e variata? Gli mancava la esatta planimetria dei luoghi e gli mancava ogni specie di altimetria, non pure la parziale ma anche la generale; anzi dirò meglio, non aveva alcuna nozione delle condizioni locali, neppure per conoscenza acquistata a colpo d'occhio! Eppure si giudicava dell'attuabilità ed anche della preferenza, che si attribuiva ai due tratti componenti l'intera linea governativa; tra i quali, alla breve traversata Caudina, veniva preferito quello da Napoli per Caserta e Telese a Benevento senza saperne i particolari, che dappoi conosciuti ne han mostrata la piena incompatibilità.

Pare adunque bene appropriato l'addotto paragone della stoffa di maggior valore giudicata ad occhi chiusi; mentre in quella di minor valore si andavano escogitando dubitazioni per quanto infondate, altrettanto valevoli a palesare il proponimento della opposizione.

Relativamente all'altro tratto della nostra linea da Benevento a Foggia, pure ho seguito lo stesso metodo razionale che informa la composizione dei progetti di massima; i quali debbono essenzialmente mirare alla determinazione dei principali punti del tracciato ed al nesso planimetrico ed altimetrico che tra loro li congiunge, senza entrare nei minuti particolari d'esecuzione proprî di un elaborato progetto diffinitivo, che richiede molti abili operatori, gran tempo ed una spesa significante.

Ho innanzi parlato di tutte le eperazioni geodetiche a tal fine eseguite e del modo come me ne sia giovato per delineare sulla mappa della contrada l'andamento topografico della ferrovia, e per comporne il profilo di livellazione longitudinale; torna perciò superflua ogni ulteriore dichiarazione in proposito. Dirò soltanto che. in difetto di altra più esatta planimetria della estesa contrada, ho dovuto valermi di quella rappresentata nelle carte del Zannone; le quali sono non pure le migliori, ma le uniche di cui si possa usare in siffatte occorrenze dell'arte, quando si tratti di luoghi ove il nostro antico Ufficio Topografico non ancora abbia eseguiti esattissi-

mi rilievi planimetrici, come quelli della provincia di Napoli e di parte delle limitrofe provincie.

Per questo tratto da Foggia a Benevento chi vorrà dubitare se all'atto pratico sia possibile nel Tavoliere di Puglia lo eseguimento dei due lunghi rettifili segnati sulla mappa, l'uno in tanta prossimità dell'attuale dritta e piana strada rotabile da Foggia a Lucera, l'altro in prolungazione sin dove la campagna continua ad essere spianata? Nè parmi che del contorno alla mezza costa, nel tronco di ascesa alla galleria ed in quello di discesa a Benevento, si debba fare obbietto di quistione; perchè nell'ascesa, determinata l'altezza da guadagnare con l'assegnato pendìo del 18 per mille, non può cader dubbio sulla lunghezza dello sviluppo, e nella discesa a Benevento ci è tanta esuberanza di sviluppo da doversi molto diminuire la pendenza. Anzi aggiungerò che tale esuberanza permetterebbe elevare la galleria di Faeto riducendola a brevissima, se dalla pianura di Capitanata vi si montasse alla stessa pendenza del 22 per mille adottata nella linea governativa.

Perciò le indicazioni del presente progetto di massima pienamente escludono qualunque dubitazione di attuabilità, e sono più che sufficienti a luminosamente dimostrare la gran prevalenza della proposta linea; la quale, mediante un solo traforo, e se si vuole anche brevissimo, aprirà la più diretta e breve comunicazione ferroviaria da Benevento a Foggia, senza richiedere maggiori pendenze di quelle adottate nella linea governativa, e con impareggiabile vantaggio del commercio.

Passiamo adesso alla discussione economica della quistione, per dimostrare quanto torni sotto tal punto di vista profittevole la adozione della linea da noi propugnata.

Fa duopo premettere talune nozioni relative alla garentia governativa; le quali, sebbene facilissime, presentano qualche difficoltà derivante dalla confusa locuzione e dall'uso di parole non da tutti ben comprese. Ho all'oggetto considerato che spesso l'ignota nomenclatura e la dottrinaria locuzione cuoprono talune facili nozioni; le quali, spogliate di questo grave paludamento, si mostrano in tutta la loro semplicità e si rendono popolari. Perciò credo opportuno di esplicare la materia della garentia governativa mediante un esempio identico ed a tutti noto, affinchè ognuno col suo

giudizio ne tragga conseguenze non meno esatte di quelle cui pervengono i più versati nella specialità.

Con siffatto divisamento supponiamo che ad un caffettiere si garentisca l'introito di 29 lire al giorno; per modo che se ad esempio l'introito sarà di 9 lire, 15 lire, 23 lire in tre giorni diversi, la corrispondente rata di garentia risulterà di 20 lire, 14 lire, 6 lire.

Il caffettiere, qualunque sia il numero degli avventori, avrà così assicurato il giornaliero introito di 29 lire, le quali gli perverranno in parte dalla vendita del caffè, e nella residuale parte gli saranno pagate dal garante; perciò il suo giornaliero guadagno equivarrà al costante introito di 29 lire, meno la spesa giornaliera.

Ciò posto, non ci vorrà molta levatura d'ingegno per avvedersi che il caffettiere, non potendo aumentare l'introito, sia interessato a diminuire la spesa giornaliera; perchè tanto più egli guadagnerà in un giorno quanto meno avrà speso in quello stesso giorno.

Tra le spese vi ha di quelle indipendenti dal maggiore concorso, che si riferiscono alla pigione della bottega, alla illuminazione ed alla mercede dei garzoni; e quelle che dipendono dal numero degli avventori e che han relazione alla compra dei generi coloniali e del carbone, all'aumento dei garzoni e dell'illuminazione protratta sino a notte avanzata ed al consumo di utensili, arredi ed altro.

Se dunque il caffettiere non potrà diminuire le spese fisse, dovrà rivolgere tutta la sua industria a menomare quelle eventuali, ed egli sarà tanto più lieto quanto meno gente andrà nella sua bottega a bere il caffè.

Così e non diversamente avviene pel sistema di garentia a scala fissa del prodotto chilometrico brutto o lordo come vogliasi dire, sancito con la legge del 1862 a favore della Società Bastogi; e chi ha capito il fatto chiarissimo e semplicissimo del caffettiere, capirà perfettamente quello della benemerita Società ferroviaria.

Per lo esercizio d'una ferrovia occorre una spesa annua; la quale, come per la bottega da caffè, deve intendersi divisa in due

parti, una fissa e l'altra eventuale dipendente dalla quantità del traffico ferroviario, ossia dal numero dei viaggiatori, delle bestie grandi, mezzane e piccole e delle tonnellate di merci.

Il prodotto della ferrovia, che dicesi brutto o lordo, è l'annuo introito fatto nelle sue diverse stazioni e riferito al chilometro di cammino; per modo che se da Napoli a Foggia si percorreranno 200 chilometri, tutto l'annuo introito della ferrovia Napoli-Foggia diviso per 200 darà il prodotto chilometrico lordo o brutto reso in quell'anno da essa ferrovia.

Il Governo nella originaria concessione delle Meridionali garentiva questo annuo prodotto chilometrico per 29 mila lire; in guisa che, se dall'esercizio di tre diversi anni se ne fossero ottenute 9 mila lire, 15 mila lire, 23 mila lire, la corrispondente rata di garentia a peso dello Stato sarebbe risultata di 20 mila lire, 14 mila lire, 6 mila lire: non diversamente di quello che abbiamo dichiarato a proposito della bottega da caffè. E questo sistema si dice a scala fissa, perchè qualunque sia l'annuo introito proveniente dalla ferrovia, la Società riceve sempre in ciascun anno 29 mila lire per ogni chilometro della linea ferroviaria avuta in concesssione.

Or, nella identità del caso, chi col semplice suo giudizio non ne trarrà le medesime conseguenze?

La Società, non potendo elevare l'introito, avrà interesse di menomare le spese di esercizio per accrescere il suo guadagno, che tanto aumenterà in un anno quanto in quell'anno si sarà speso di meno, ed essa Società tanto più sarà lieta quanto meno vedrà frequentata la sua ferrovia.

Il caffettiere, per allontanare gli avventori, si giova del mezzo semplicissimo di allungare ed adulterare il caffè, per renderlo leggiero e disgustoso; ed i mezzi per evitare il traffico sulle ferrovie non sono meno facili di questo. Si allunga la linea quanto più è possibile, conducendola per contrade deserte e malsane e stabilendovi le stazioni alla maggiore distanza dai luoghi abitati; e si serve male il pubblico diminuendo i viaggi e sconcertandone l'orario e rendendo incomodo e fors'anche pericoloso il transito per la ferrovia. Così non fallirà l'intento di evitarne la frequentazione, che cagiona maggiori spese di esercizio a carico della Società; ed il gran risultamento

finale della garentia a scala fissa consiste in questo, che lo Stato tanto più paga quanto peggio è servito il pubblico!

Siffatta conchiusione è tanto evidente che lo stesso Ministero dopo due anni da quella contrattazione proponeva di sostituire, al sistema della scala fissa, quello della scala mobile.

Esaminiamolo ispirandoci al medesimo esempio del caffettiere, che facilita l'intelligenza dell'alto concepimento Ministeriale.

Il garante, vedendo che la sua garentia produceva un effetto opposto al fine da lui propostosi, volle rifare il patto col caffettiere.

Venne tra loro convenuto che la garentia si riducesse a 20 lire il giorno; però a queste condizioni, che al di sotto delle 7 lire l'introito rimanesse interamente a beneficio del caffettiere, che dalle 7 alle 15 lire d'introito il caffettiere ponesse in saccoccia 7 lire e desse conto della metà sul dippiù introitato, e che al di là delle 15 lire d'introito il caffettiere ne prelevasse 11 lire a suo beneficio e conteggiasse il residuale introito.

Tre esempî numerici, ciascuno appropriato alla rispettiva ipotesi della contrattazione, varranno a chiarire siffatto sistema di garentia.

Se la vendita del caffè produce 4 lire, il garante senza tenerne conto paga 20 lire, ed il caffettiere cumola 24 lire.

Quando l'introito oltrepassa 7 lire, e sia ad esempio di 9 lire, l caffettiere mette in saccoccia 7 lire, e sul dippiù in 2 lire, dà conto della metà equivalente ad 1 lira; perciò il garante gli pagherà 19 lire a compimento della pattuita garentia, ed il caffettiere cumulerà 28 lire.

Supposto l'introito di 16 lire, il caffettiere ne preleva a suo profitto 11 lire e dà conto delle residuali 5 lire; sulle quali il garante paga 15 lire a compimento di garentia, ed il caffettiere cumula 31 lira.

Siffatta ingegnosa complicazione, sotto l'apparente garentia nominale di 20 lire, maschera la effettiva garentia molto maggiore; e chi non vedesse al di là del naso crederebbe che la convenzione produca un rilevante risparmio di garentia.

A distrigare questo gergo basta riflettere che non varia la differenza di due numeri quando a ciascuno di essi si fa subire pari diminuzione; e che tanto è dire ti garentisco 29 lire d'introito, quanto

vale il dire ti garentisco 20 lire permettendoti di prelevarne 9 dallo introito.

Saliamo con quest' avvertenza pei primi sette scalini della scala d'introito da 1 lira a 7 lire, e la garentia nominale di 20 lire si tramuterà in quella effettiva crescente da 21 lira a 27 lire. Passiamo agli altri quattro scalini da 8 lire ad 11 lire d'introito, e la effettiva garentia da lire 27, 50 giungerà a 29 lire, per modo che al crescere di ciascuna lira d'introito s'aumenterà la garentia di mezza lira. Andiamo innanzi salendo i successivi quattro scalini d'introito da 12 lire sino a 15 lire, e la effettiva garentia con la medesima ragione di aumento crescerà da lire 29, 50 sino a lire 31. Da questo scalino se passiamo innanzi non avremo più aumento di garentia effettiva; la quale in ogni caso equivarrà alle 20 lire nominali con l'aggiunta delle 11 lire da prelevare a beneficio del caffettiere.

Ecco i quattro periodi della scala detta mobile, perchè nei primi tre varia la effettiva garentia, secondo il modo di computare la rata d'introito riferibile alla garentia nominale; e nell'ultimo l'effettiva garentia si mantiene di 31 lira.

Che la sostituzione della scala mobile alla fissa giovi moltissimo al caffettiere nei due ultimi periodi, non si può dubitare. Egli avrà interesse che il giornaliero introito aumenti sino ad 11 lire, quando si pareggiano le condizioni dei due sistemi; e desidererà di accrescerlo sino a 15 lire, adescatovi dalla maggior garentia. Ma dal momento in cui giungerà l'introito a 15 lire, risorgerà nel caffettiere l'industria di menomare le spese per accrescere il guadagno.

Perciò con questo mutamento di patto stanno a favore del garante i pochi scalini inferiori della scala dal 1° all'11°, ed i molti superiori dal 12° al 31° favoriranno il caffettiere; il quale per profittare sempre del nuovo sistema deve impegnarsi ad evitare un giornaliero introito minore di 11 lire.

Nell'identico modo, a favore della Società delle Meridionali, la legge del 1865 annulla la garentia fissa di prodotto brutto in annue lire 29 mila a chilometro, e vi sostituisce quella di lire 20 mila, ma col sistema della scala mobile estensibile sino a lire 15 mila. In applicazione di questo sistema, sino a che il prodotto brutto chilometrico giunge a lire 7 mila, lo Stato paga lire 20 mila a chi-

lometro sulla intera rete sociale; da lire 7 mila a lire 15 mila di prodotto brutto, la Società preleva a suo beneficio lire 7 mila e la metà dell'eccedente introito, conteggiandone l'altra metà con la nominale garentia di lire 20 mila; e quando il prodotto brutto oltrepassa lire 15 mila, la Società ne ritiene 11 mila ed il resto lo computa come parte dell'anzidetta garentia nominale.

Avviene adunque, come per la bottega da caffè, che soltanto nei due periodi, il 1° sino a lire 7 mila di prodotto brutto ed il 2° da 7 mila ad 11 mila lire, la Società riceverebbe una garentia minore di quella dapprima contrattata, se un apposito patto della convenzione non le avesse risparmiata questa perdita; la quale per altro sarebbe stata sempre e largamente compensata dai cospicui guadagni relativi ai due ultimi periodi della scala mobile. Perciò nella legge del 1865 è statuito, che nei primi quattro anni di esercizio, quando la Società può correre il rischio d'uno scarso introito, lo Stato le paghi invece 22 mila lire a chilometro qualunque fosse il prodotto brutto anche se maggiore di 7 mila lire; di maniera che, essendo impresumibile che tal prodotto risulti minore di questa somma, la Società pure si salva dal pericolo di vedere nel primo breve periodo per poco diminuito il largo guadagno assicuratole dalla originaria contrattazione. Dopo i primi quattro anni d'esercizio, quando i trasporti ferroviarî han preso maggiore sviluppo, non ci è molto da temere sulle linee arteriali concedute alla Società che il prodotto brutto non raggiunga le lire 11 mila, quante ce ne vogliono a pareggiare i due sistemi di garentia. Al di là di questo termine, la Società sempreppiù guadagna sulla garentia; la quale si eleva a lire 31 mila, quando il prodotto brutto giunge a lire 15 mila.

Adunque i due primi periodi decorreranno senza nuocere alla Società; la quale nel terzo periodo sempreppiù migliorerà la sua condizione sino al massimo limite di garentia, quando entrerà nell'altra fase di non poter accrescere il guadagno che menomando le spese di esercizio, non diversamente di quello che avveniva per effetto della originaria contrattazione.

Nel quarto periodo, che probabilmente si estenderà alla secolare durata della concessione, dovrebbe il prodotto lordo da lire 15 mila gradatamente giungere a lire 31 mila, per cessare ogni sovvenzione governativa. Ma in tutto questo lunghissimo periodo, forse

di poco meno che un secolo, col nuovo patto e sulla intera rete sociale di 1600 chilometri a lire 2 mila il chilometro, lo Stato pagherà in accrescimento della originaria vantaggiosa garentia l'annua cospicua somma di 3 milioni e 200 mila lire alla Società delle Meridionali; la quale non potrà essere tacciata di balordaggine per avere annuito che alla prima contrattazione si sostituisse la esaminata convenzione.

E perchè il Ministero la doveva compensare degli altri danni cagionatile esonerandola dallo spesoso eseguimento della galleria di Conza ed assolvendola dalle multe di molti milioni, in cui era incorsa per mancato adempimento ai termini perentorî della contrattazione, trovasi statuito nella lodata convenzione un annuo premio di 500 lire a chilometro, su tutta la rete sociale di 1600 chilometri e per l'intera durata della concessione di 99 anni; il quale premio di annue lire 800 mila per 99 anni ammonta a 79 milioni e 200 mila lire!

Per le quali tutte cose si deve conchiudere che, senza ottenerne notevole vantaggio, costi ben cara allo Stato la sostituzione di garentia nel modo sancito dalla convenzione con la Società delle Meridionali; la quale, non appena avrà raggiunto l'introito necessario ad assicurarle il massimo di garentia, si troverà nella medesima condizione fattale dalla prima contrattazione.

Vero è che la sorveglianza governativa è ordinata ad infrenare l'ingordigia della Società; alla quale per altro i vistosi mezzi di cui può largamente disporre assicurano una incrollabile autonomia, come fu osservato in Parlamento. Non bisogna essere troppo addentro nella storia contemporanea per giudicare la efficacia dei Regî Commissariati, il cui ingrato ufficio espone gli onesti uomini alla sorte di Aristide; e dall'altra parte torna sempre pericolosa la perpetua lotta tra il pane che alimenta la vita del corpo e la moralità che è vita dell'anima.

Troppo mi dilungherei se dovessi interamente svolgere questo doloroso argomento, la cui sommaria trattazione era indispensabile a chiarire le esposte nozioni sulla garentia del prodotto brutto. Vediamone l'applicazione al caso in disamina, per dimostrare con la severa logica dei numeri quale jattura l'allungamento del cammino cagioni al commercio, e quale aumento di onore l'accrescimento di

garentia derivante da lunghezza maggiore imponga alla Finanza dello Stato.

A paragonare nelle due linee ferroviarie da Napoli a Foggia l'annua spesa dei trasporti, notiamo che esse hanno comuni le stazioni estreme, e tra le intermedie quelle di Benevento, di Monte Male ed Apice, e di Monte Calvo.

Se conoscessimo i dati statistici del movimento relativo a ciascuna di coteste stazioni comuni, che sono le principali delle due linee, potremmo con esattezza calcolare l'aumento di spesa cagionato sui trasporti ferroviarî dallo allungamento del cammino. In mancanza di siffatti dati dobbiamo valerci di altre considerazioni per determinare, almeno con approssimazione, il capitale rappresentante la jattura del commercio.

Perciò riteniamo la uffiziale dichiarazione fatta al Ministero dal Regio Commissario delle Meridionali nella sua relazione citata a piè della pagina 6; con la quale egli affermava non potersi ammettere nella linea da Foggia a Benevento un traffico che dia un prodotto brutto eccedente le lire 18 mila a chilometro. E noi, per maggior larghezza di concessione, riteniamo pure che, non ostante il traffico di Benevento e delle importanti stazioni nella ubertosa valle Caudina, anche nell'altro tratto da Benevento a Napoli il prodotto brutto non oltrepassi un tal limite.

Della ferrovia di Campobasso non parlava il lodato Regio Commissario; ma se egli crede che il prodotto brutto chilometrico della ferrovia per le Puglie non supererà 18 mila lire, può stabilirsi, proporzionatamente alla importanza del traffico, che nella ferrovia di Campobasso non debba ammettersi un prodotto brutto eccedente le lire 12 mila a chilometro.

Da questi dati, che non possono considerarsi come eccessivi, desumiamo l'annuo accrescimento di spesa cui dà occasione l'allungamento del cammino nei trasporti ferroviarî.

Nella linea da Napoli a Foggia l'annua spesa chilometrica dei trasporti ferroviarî è di. . . . . . . Lire 18000
l'allungamento del cammino è di chilometri 39

risulta l'annuo sciupìo di spesa su'detti trasporti di . . . . Lire 70,2000

Riporto . . Lire 702, 000

Nella linea di Campobasso la simile spesa è di . . . . Lire 12000
l'allungamento del cammino è di chilometri. 5,5

risulta l'annuo simile sciupìo di. . . . Lire 66, 000

Adunque l'adozione della linea governativa da Napoli a Foggia con la diramazione per Campobasso a Termoli, cagionerà un annuo sciupìo di spesa sui trasporti ferroviarî non minore di . . . . Lire 768, 000

Le quali capitalizzate alla ragione del 6 per cento, producono un valor capitale di 12 milioni ed 800 mila lire, rappresentante la perpetua jattura del commercio; la quale di tanto crescerà per quanto col decorrimento degli anni si aumenterà lo sviluppo dei trasporti ferroviarî.

D' altra parte, sull' assicurazione del lodato Regio Commissario, ritenendo l' indicato limite di prodotto brutto come insuperabile nella ferrovia delle Puglie, e proporzionandovi per la ferrovia di Campobasso quello anche insormontabile sopra notato, calcoliamo l' onere maggiore che aggraverà la Finanza dello Stato sulla eccedenza di lunghezza da garentire nell' adottata linea governativa.

Tale eccedenza, come abbiamo fatto rilevare, risulta unitamente di 75 chilometri, dei quali chilometri 22 da Napoli a Cancello, la cui esecuzione è risparmiata usufruendosi di quel tronco della esistente ferrovia Romana, chilometri 39 di abbreviazione da Cancello a Foggia, chilometri 14 di accorciamento della diramazione per Campobasso a Termoli.

Nei primi quattro anni d' esercizio deve lo Stato per ciascun chilometro garentito pagare l' annua sovvenzione di lire. 22, 000
sono. . . . . chilom. 75

si ha per ogni anno la somma di lire 1,650,000
che per quattro anni ammonta a . . . . . lire 6,600,000

	Riporto lire	6,600,000
In tutta la durata della concessione deve lo Stato, per l'abolizione della linea di Conza, pagare su ciascun chilometro garentito l'annua indennità di lire 500 sono . . . . chilom.	75	
si ha per ogni anno la somma di. . lire	37,500	
che per 99 anni ammonta a. . . . . lire		3,712,500
L'annua garentia nella linea delle Puglie, sul prodotto brutto di lire 18 mila, risulta per ciascun chilometro di. . . . . . lire 13,000 sono. . . . . . chilom. 61		
si ha per ogni anno la somma di. . lire	793,000	
L'annua garentia nella linea di Campobasso, sul prodotto brutto di lire 12 mila, risulta per ciascun chilom. di lire 17,500 sono . . . . . . chilom. 14		
si ha per ogni anno la somma di. lire	245,000	
unitamente per ciascun anno si ha la somma di . . . . lire	1,038,000	
che per 95 anni ammonta a . . . . . lire		98,610,000
Totale lire 108 milioni 922 mila e 500, dico lire		108,922,500

Sicchè in cifra rotonda, lo Stato paga 109 milioni, per comprare la jattura del commercio rappresentata da un capitale di 13 milioni!!!

Siffatto risultamento non ha bisogno di comenti. Il danno economico enormissimo, risultante dall'adozione della linea governativa, si appalesa di per sè. Anzi aggiungo che la linea da noi propugnata, versando tutto il traffico delle Puglie e di Campobasso sul tronco esistente da Napoli a Cancello della ferrovia Romana, ne accrescerà per modo il prodotto brutto da produrre un rilevante alleviamento di garentia alla Finanza dello Stato, e di questo segnalato vantaggio non ho tenuto conto.

Nè si creda esagerato il calcolo, perchè le due prime partite sommano 10 milioni 312 mila e 500 lire, e sono inoppugnabili; basterebbe solo questa somma a dimostrare il danno gravissimo derivante dalla nociva adozione della linea governativa.

L'ammontare della garentia, calcolato nella terza partita, potrebbe soltanto diminuire se la benemerita Società delle Meridiodionali, contro i suoi interessi, s'adoperasse, dopo sorpassato il prodotto brutto di lire 15 mila, ad accrescerlo successivamente sino al limite delle lire 31 mila, raggiunto il quale cesserebbe ogni garentia governativa; ma quale disinteressatezza faccia arguire la storia contemporanea, ognun lo intende.

D'altra parte supponiamola pure cotesta impresumibile disinteratezza e tale da sbalordire chiunque non aggiustasse fede al pieno, pienissimo impegno di accrescere sempre più il prodotto brutto e farlo giungere, anche se si voglia, ad una cifra, non mai raggiunta in qualunque altra ferrovia del mondo; che mai ne avverrà?

Certamente a misura che il prodotto brutto andrà aumentandosi oltre i termini serviti di base alla calcolazione, diminuirà la garentia governativa e crescerà la jattura del commercio.

I due risultamenti che si ottengono considerando sotto duplice aspetto lo stesso prodotto brutto, son tali che mentre scema l'uno cresce l'altro, e viceversa. L'uno rappresenta la jattura del commercio, che vien pagata dagli utenti; l'altro corrisponde alla garentia governativa, che la Finanza dello Stato, paga, può dirsi, come prezzo di tale jattura; e l'uno e l'altro tornano nocivi a tutti, eccetto alla Società delle Meridionali.

Si censurino come meglio aggrada le riportate calcolazioni, e giammai si sfuggirà da questa inoppugnabile conseguenza, che gli appunti di esagerazione sul calcolo della garentia accrescono la estimazione della jattura commerciale, della quale non si potrà credere eccessiva la valutazione senza inciampare nell'aumento della garentia. Perciò tutta la differenza consiste nello esaminare come si scomparta questo danno enormissimo tra gli utenti e lo Stato. Ma chi entrasse in cosiffatta disquisizione meriterebbe d'essere rinchiuso nel manicomio, ed ora la linea governativa ce lo condurrebbe con la vaporiera.

A che monta investigare se il pubblico, che sempre paga,

versi il denaro nelle stazioni della ferrovia oppure ai percettori delle tasse, dai quali la Finanza dello Stato ritrae l'equivalente del maggiore onere impostole a favore della Società concessionaria?

Sia qual si voglia il modo di scompartirlo, risulterà in tutti i casi enormissimo il danno proveniente dall'allungamento del cammino e dall'accrescimento della garentia governativa; epperò niun altro esame occorre a conchiudere, essere dal lato economico affatto incompatibile la linea governativa; la cui inconsulta adozione, mentre richiede sì rilevanti sacrificî, torna cotanto nociva!

Volendo il Ministero, a favore della Società concessionaria, garentire altri 75 chilometri di nuova ferrovia, non pure inutili ma nocivi al traffico delle Puglie e di Campobasso con Napoli, ne avesse almeno coordinato l'eseguimento a stabilire altre utili comunicazioni ferroviarie. Così facendo l'onere maggiore dello Stato avrebbe fruttato un beneficio ai contribuenti; i quali volentieri accetterebbero qualunque gravezza, purchè sapessero che il loro denaro veramente contribuisse a promuovere il benessere nazionale.

Quale migliore occasione per congiungere le due linee ond'è parola con la ferrovia Romana?

Le due linee ferroviarie, da taluno chiamate ferrovie del Sannio, dirigendosi l'una a Foggia, l'altra a Campobasso, reclamano nel tronco comune la massima brevità; la quale non può ottenersi senza attraversare la valle Caudina. Perciò sono inopportune al loro sviluppo le valli del Volturno e del Calore; le quali per altro ben si prestano a congiungerle con la ferrovia Romana.

Una linea ferroviaria che da Benevento scendesse lungo la sponda destra del Calore per montare lungo la sponda sinistra del Volturno, non incontrerebbe alcun ostacolo sino alla stazione di Presenzano, che appartiene alla ferrovia Romana; la quale si troverebbe così utilmente congiunta alle ferrovie del Sannio.

La nuova comunicazione ferroviaria con ponti di poca importanza cavalcherebbe i successivi influenti del Calore; poscia si accosterebbe all'abitato di Casale; di là muoverebbe a valicare il fiumicello Titerno, che è un influente del Volturno; indi fiancheggerebbe questo fiume principale sin presso alla foce dell'altro suo influente l'Alivento.

Quivi giunta attraverserebbe, forse con due soli lunghi retti-

fili, tutta quanta la pianura di Alife, sin presso alla taverna di S. Angelo fiancheggiando la dritta e piana strada provinciale; ed una sola stazione posta in acconcio sito concilierebbe le esigenze commerciali di Alife e del capoluogo del circondario, che è la città manifatturiera di Piedimonte d'Alife.

Da presso alla indicata taverna la ferrovia muoverebbe dritto a valicare il Volturno poco a valle della scafa di S. Angelo; e di là, per la vallata interposta alle alture di Pietra Vairano e di Pratella, si accosterebbe a S.ª M.ª della Ferrara, e direttamente giungerebbe alla stazione di Presenzano.

Senza avervi fatto alcuno studio speciale e per la semplice conoscenza dei luoghi acquistata in altre occasioni, parmi che l'indicata linea ferroviaria possa svilupparsi molto bene con pendenze discretissime e lunghi rettifili e larghe svolte percorrendo sempre campagne che non offrono veruna difficoltà di tracciato.

Questa importantissima comunicazione ferroviaria farebbe agevolmente passare il traffico delle Puglie e di Campobasso sulla ferrovia Romana e viceversa, ed animerebbe tutto il circondario di Piedimonte d'Alife. Il quale trovasi in ottime condizioni agricole, industriali e manifatturiere, a cagione delle abbondanti acque fluenti che lo arricchiscono e che, con bene intesa sistemazione idraulica, produrranno molto maggior profitto, sia per l'irrigazione di fertili campi, sia come forza motrice dei meccanismi di svariate e pregiate manifatture. Tale utilissimo congiungimento ferroviario misurerebbe una lunghezza non maggiore di 70 chilometri, cioè 5 chilometri meno di quella sciupata a danno del commercio nelle ferrovie delle Puglie e di Campobasso; epperò il Ministero con minore aggravio della Finanza poteva proporne l'attuazione. Anzi son sicuro che le provincie di Terra di Lavoro e di Benevento ed il circondario di Piedimonte d'Alife ne avrebbero ben volentieri assunta larga contribuzione, e così si sarebbe di molto menomato l'onere gravissimo che pesa sulla Finanza dello Stato e che cagiona tanto danno alle ferrovie del Sannio.

Ecco come una illuminata amministrazione nel fare il bene spende meno di quello che altri profonde nel creare il male!

Per tal modo la bassa valle del Calore e la valle del Volturno, fino a luoghi molto più lontani ed elevati, avrebbero pur goduto

del vantaggio d'una ferrovia; ma di quella che si addice alle loro condizioni, e senza sviare l'arteria principale di comunicazione ferroviaria tra gli opposti due mari e l'importante diramazione per Campobasso a Termoli.

Le opere d'arte in questo utile tratto di congiungimento ferroviario da Benevento a Presenzano non sarebbero di molta importanza, consistendo quella di maggior rilievo nell'unico ponte, sopra un fiume principale qual'è il Volturno, da stabilirsi presso alla scafa di S. Angelo. E perchè le condizioni topografiche presentano la più grande agevolezza, la ferrovia poteva essere aperta al traffico in breve tempo e con poca spesa, soddisfacendosi così i veri interessi del circondario di Piedimonte d'Alife e non quelli illusorî, serviti di pretesto per appoggiare l'occulto fine del privato profitto.

E qui non esito di affermare che, tenendo conto del risparmio di 5 chilometri sulla costruzione della ferrovia Benevento-Presenzano e dell'indubbia contribuzione ora mentovata, il Ministero avrebbe pur potuto attuare un altro breve ed utilissimo braccio di ferrovia, senza di molto eccedere quel maggiore aggravio della Finanza cotanto nocivo alle ferrovie del Sannio.

Cotesto braccio dovrebbe diramarsi dal tronco comune alle due ferrovie delle Puglie e di Campobasso nel punto culminante della traversata Caudina, e di là, guadagnando le alture interposte tra la valletta dell'Acqua Alta in tenimento di S. Martino ed il fiume Sabato, brevemente sboccherebbe nella valle di questo fiume, in cui è posta la cospicua città di Avellino, capoluogo dell'importante provincia di Principato Ulteriore; la quale, più che le altre bagnate dal mare, reclama moltiplici sbocchi ferroviarî sulla marina ond'è circondata Italia bella.

La diramazione di cui si parla, giunta nella valle del Sabato in luogo elevato e vicino alla città di Avellino, agevolmente vi perverrebbe e potrebbe senza difficoltà accostarsi al rione più alto e centrale dell'abitato, per maggior comodo dei viaggiatori e del servizio dalla stazione a domicilio.

Questo braccio ferroviario sostituirebbe la strada provinciale Irpina; congiungerebbe Avellino a Benevento, donde si spiccherebbero tre ferrovie le due del Sannio e quella diretta a Presenzano; unirebbe la ferrovia dei due Principati ora in costruzione col tronco

comune alle due ferrovie del Sannio; e porrebbe Avellino in più breve ed agevole comunicazione ferroviaria con Napoli.

Di vero da Napoli a S. Severino la ferrovia esistente percorre 65 chilometri, ed ha la galleria della Codola e pendenze forzate in talune porzioni del tronco che dopo di Nola si avvicina ai monti. Da S. Severino ad Avellino il tronco in costruzione misurerà non meno di 29 chilometri, vi sarà la lunga galleria di Solofra e la pendenza del 15 per mille in tutta la tortuosa e lunghissima salita da S. Severino al traforo; la quale, per acquistare uno sviluppo proporzionato all'elevazione della galleria, gira attorno all'ampio bacino di Montoro e poscia con sinuosa andatura monta la valle del Solofrano.

Perciò da Napoli ad Avellino per la ferrovia di S. Severino si percorreranno 94 chilometri con pendenze forzate ed una galleria prima di giungere a S. Severino, di dove si salirà al 15 per mille fino alla galleria di Solofra; la quale sarà forata attraverso la sella di Turci, il cui dorso si eleva per metri 640,53 sul mare.

Dallo sbocco di questa galleria si scenderà per la valle del Sabato, e girando a sinistra si monterà fino al più depresso rione di Avellino, ove termina l'abitato verso le Puglie.

Quando per decreto Luogotenenziale il Governo assumeva la costruttura della ferrovia da S. Severino ad Avellino, reggeva la Direzione Generale dei Lavori Pubblici nel Napoletano l'insigne Cav. Giura Luigi di onorata memoria, uomo per doti di mente e di cuore a niuno secondo, la cui rinomanza è celebrata dalle grandiose opere d'arte da lui dirette con impareggiabile perizia e specchiata probità. Egli, nella mia qualità d' Ingegnere Capo di 1ª classe del Genio Civile, mi onorò dell' incarico di progettare tale ferrovia.

Studiai allora quella difficile contrada ed elaborai un progetto, più che di massima, di esecuzione; col quale proposi il traforo della sella di Turci onde porre in comunicazione la valle del Sabato, ove giace la città di Avellino, con la valle del Solofrano, le cui acque lambiscono l'abitato di S. Severino.

Secondo le indicazioni di questo progetto, da S. Severino si montava per la valle del Solofrano fin presso all'abitato di Solofra ove ricadeva la bocca della galleria; la quale, riuscendo nella valle

del Sabato, rendeva agevolissimo l'andamento ferroviario fino alla città di Avellino.

Tale progetto era posto a confronto con altri due che contenevano diverse indicazioni.

Secondo l'uno dei due progetti la galleria di comunicazione tra le due valli del Solofrano e del Sabato doveva essere forata attraverso il contrafforte di Finestra, e per difetto di sviluppo vi si ascendeva mediante due rampe formanti un punto di regresso. L'altro progetto indicava un andamento del tutto diverso, che da S. Severino si sviluppava in ascesa per le coste del bacino di Montoro fino alla galleria, da forarsi attraverso il monte di Ospidale onde entrare nella valle del Molino Vecchio, lungo la quale si scendeva al termine dell'abitato di Avellino.

In siffatta divergenza d'opinioni, il Ministero voleva essere illuminato dal coscienzioso parere d'un uomo, per conoscenze locali e cognizioni tecniche e per indubbia imparzialità, pienamente competente; perciò ne commise l'incarico all'onorevole Ispettore del Genio Civile sig. Grandis Cav. Sebastiano, delegandolo ad esaminare i diversi progetti ma dopo di aver conosciuta la contrada.

Non poteva farsi scelta migliore; il lodato Ispettore bene accoppia alla gran lealtà somma perizia d'arte, di che fa bella mostra nella intelligente direzione della più grandiosa opera, qual'è il traforo del Moncenisio.

Egli venne in Napoli; riunì i varî progetti; osservò tutta quanta la contrada, percorrendo le due strade rotabili che congiungono S. Severino ad Avellino e recandosi fino ai luoghi fuori via che richiamavano la sua attenzione; tenne parecchie discussioni con gli autori dei progetti; ponderò con piena cognizione le varie linee; e, dopo tutto questo, dichiarò al Ministero sembrargli preferibile il traforo della sella di Turci da me proposto, e lo sviluppo della linea per le valli del Solofrano e del Sabato.

Il Ministro di allora voleva procedere con maturo consiglio, e seppe trovar la via della verità, smarrita la quale non è possibile di cogliere nel segno ed evitare tardivi pentimenti.

Ma se, proposto il quesito tecnico negli stretti termini di prolungare fino ad Avellino la ferrovia giunta già a S. Severino, la più soddisfacente soluzione fu quella, con maturità di consiglio,

adottata; non se ne può arguire che la migliore ferrovia da Napoli ad Avellino debba essere formata dal tronco della ferrovia Romana da Napoli a Cancello, con la diramazione ferroviaria da Cancello per S. Severino ad Avellino.

La stazione di Avellino, anche ricadendo nel più eccentrico e basso sito dell'abitato, si eleverà non meno di 320 metri sul mare; e chi da Avellino mirasse direttamente a Napoli, di certo non troverebbe conveniente di montare per la valle del Sabato alla maggiore elevazione della galleria di Solofra, per indi scendere con forzata pendenza a S. Severino e di là percorrere un lungo giro fino a Cancello.

Sarebbe indubbiamente preferibile di andar sempre scendendo a cominciare dalla stazione di Avellino, e di continuare la discesa finchè ostacoli, certo meno elevati di quelli che s'incontrano nella ascesa, obbligassero la linea a salire per superarli.

Lo stretto bacino d'Avellino, circuito da alte montagne, non offre altra uscita in discesa che per la valle del Sabato, appoggiandosi la linea alle alture che formano la sponda sinistra della vallata e che gradatamente s'abbassano fino a Benevento, ove tutte le acque delle ramificate valli superiori son ragunate nell'unico alveo; il quale conserva il nome del fiume principale ed a più lungo corso, qual'è il Calore.

Secondo quest'andamento, che è il più logico, naturalmente si entra nella valle Caudina, la cui traversata si eleva nel punto culminante per $280^{m},04$ sul mare.

Perciò a raggiungere questo punto culminante, quand'anche si volesse stabilire la stazione di Avellino al più elevato e centrale sito dell'abitato, si dovrà scendere tanto poco in relazione allo sviluppo della linea, da risultarne pendenze minime. Ecco come il proposto braccio di ferrovia, spiccandosi dal punto culminante della traversata Caudina, porrebbe Avellino in più agevole e breve comunicazione ferroviaria con Napoli.

L'intera linea si comporrebbe di tre tronchi: il primo da Napoli a Cancello lungo 22 chilometri; il secondo sempre in ascesa lungo 26 chilometri da Cancello al punto culminante dalla traversata Caudina; ed il terzo con pendenze minime da questo punto ad Avellino della lunghezza non maggiore di 28 chilometri.

Sarebbero in totale 76 chilometri, il che produrrebbe l'abbreviazione di 18 chilometri sullo sviluppo della linea da Napoli per S. Severino ad Avellino.

Da Avellino per la valle Caudina l'ostacolo della sella di Arpaja, il cui dorso si eleva per 292m,85 sul mare, è imparagonabile a quello grandissimo che oppone alla linea da Avellino a S. Severino la sella di Turci, avente il dorso elevato per 640m,53 sul mare. Perciò la depressa e spianata sella di Arpaja sarà forata senza elevare la linea con rampe contropendenti, e potrà pure essere scavalcata mediante semplice trincea, come in appresso vedremo; mentre la sella di Turci esclude la possibilità di scavalcarla, ed obbliga di elevare la linea fino ad una grande altezza perduta poscia nella discesa.

Questo cenno comparativo basta a dimostrare la opportunità della valle Caudina anche nello interesse della comunicazione ferroviaria da Napoli ad Avellino; la quale per verun altro luogo potrà riuscire e meglio sviluppata e più agevole e breve.

Tutti questi segnalati vantaggi si sarebbero conseguiti adottando la breve traversata Caudina da Cancello a Benevento; prolungando il tronco comune alle linee del Sannio fino al ponte sul Tammaro; di là spiccandone i due rami, l'uno per le valli del Miscano e del Celone a Foggia, l'altro per Campobasso a Termoli; ed aggiungendovi il congiungimento da Benevento a Presenzano e dall'altipiano Caudino ad Avellino.

Così la Società delle Meridionali avrebbe pur goduto, e con l'aggiunta di altri 23 chilometri, il beneficio di allungare la sua rete, ma a vantaggio e non a danno del commercio; e la Finanza dello Stato non ne avrebbe risentito un aggravio molto maggiore di quello impostole ed incompatibile, perchè relativo alla sovvenzione e garentia sul nocivo allungamento di cammino ed accrescimento di costruzione nelle sole due ferrovie del Sannio. Anzi tale comportabile ed utilissima eccedenza di onere finanziario, relativa ai 23 chilometri di maggiore lunghezza, sarebbe pur svanita a cagione della larga contribuzione che certamente non avrebbero negata, le provincie di Terra di Lavoro e di Benevento ed il circondario di Piedimonte d'Alife per ottenere il congiungimento ferroviario da Benevento a Presenzano, e la provincia di Principato

Ulteriore per avere il braccio di ferrovia dall'altipiano Caudino ad Avellino, che unirebbe la ferrovia dei due Principati col tronco comune alle due ferrovie del Sannio.

E perchè la base di questa vantaggiosissima sistemazione ferroviaria è il congiungimento di Napoli a Benevento per la valle Caudina, debbo dimostrare che questo andamento ferroviario sia, meglio di qualunque altro, adatto a soddisfare le esigenze che si accampavano per escluderne l'attuazione.

Si esageravano le difficoltà dell'esercizio anche nei tronchi ferroviarî aventi pendenze limitate al 10 per mille, e recisamente si escludeva la valle Caudina, come quella che obbligava alla eccezionale inaccettabile pendenza del 15 per mille; la quale, a sentenza degli oppositori, avrebbe resa questa traversata poco meno gravosa di una seconda traversata dell'Appennino.

Le spese dell'esercizio sono a carico della Società concessionaria e non se ne dovrebbero cotanto preoccupare i Commissarî governativi, quando a menomarle occorresse un allungamento di cammino nocivo in pari tempo al pubblico, che paga i trasporti ferroviarî ai prezzi della tariffa chilometrica approvata, ed al Governo, che garentisce il prodotto brutto chilometrico, e paga nei primi quattro anni la sovvenzione di lire 22 mila a chilometro ed in tutto il secolare tempo della concessione l'indennità di 500 lire a chilometro.

Ma, indipendentemente da questa che pure è rincrescevole osservazione, e senza citare esempî innumerevoli nelle ferrovie di oltremonti ed oltremari e della stessa Italia centrale e superiore, guardiamo soltanto le poche ferrovie esistenti nelle provincie meridionali. La ferrovia da Cancello per S. Severino ad Avellino ha lunghissimi tronchi al 15 per mille; in quella di Roma le pendenze di taluni tronchi giungono fino al 18 per mille; e nella ferrovia da Torre Annunciata per Salerno ad Eboli, il tronco da Nocera alla Cava lungo 9 chilometri ha la pendenza del 25 per mille. Che altro ci rimane di esistente se non le due ferrovie littorali, quella da Napoli a Castellammare e quella che si distende lungo la marina Adriatica? Ma chi, tracciando una ferrovia sempre accanto al mare, volesse forzare le pendenze, farebbe opera veramente meravigliosa!

Adunque questo errore del 15 per mille grave, gravissimo, imperdonabile, che mostra la più crassa ignoranza di ogni elementare nozione tecnica in chi ardisse solo proporlo, per disgrazia questo e maggiori errori s'incontrano in tutte le ferrovie esistenti nel Napoletano, senza nulla dire d'infinite altre dovunque utilmente attuate, ed anche nell'industre paese, in cui ebbe culla ed ha ricevuto il più grande incremento l'industria delle ferrovie. Che se accanto al lido del mare, o lungo la sponda d'un placido fiume, ovvero attraverso pianure la cui linea di maggior pendìo non ecceda la censurata inclinazione, troviamo pendenze minime, più che a merito del tracciato, dobbiamo attribuirle alle condizioni proprie dei luoghi.

Ma poniamo da parte ogni paragone; che cosa ha sostituito il Ministero alla rejetta traversata Caudina?

La traversata da Caserta a Benevento per le valli del Volturno e del Calore; quale traversata anch'essa comprende un tronco e di maggior lunghezza al 15 per mille! E quando l'errore è comune perchè servirsene di pretesto ad escludere la traversata Caudina, negando al pubblico traffico il risparmio del 50 per cento sul tempo e sulla spesa dei trasporti ferroviarî da Napoli a Benevento, ed imponendo alla Finanza dello Stato un grave onere non di altro produttivo che di tale jattura del commercio?

L'unica scusa di questa colpevole preferenza è l'ignoranza delle condizioni relative alla linea che era preferita prima di conoscerne i particolari. L'ignoranza! E sopra quali elementi si giudicava, quando s'ignoravano le condizioni delle cose da paragonare? Questo tema mi trasporterebbe oltre i confini impostimi dalla discrezione; epperò son costretto a troncarlo; e passo a parlare di altra censura scagliata contro all'idea della diramazione da Cancello per la valle Caudina a Benevento.

Fuvvi chi dalle sponde della Dora si mostrava tenero dell'inclita e popolosa città bagnata dall'umile Sebeto, e per accrescerne il fasto e la magnificenza elogiava il tronco speciale da Caserta a Napoli per Aversa, anche perchè si sarebbe evitato un percorso comune a due linee agli accessi d'una grande città come Napoli; s'intende già che questo grave sfregio del percorso comune era un altro anatema inflitto alla sventurata valle, il cui solo nome destava

insulsi frizzi male a proposito attinti dal ricordo storico d'un passaggio umiliante.

Ecco come il pregio di alleviare la Finanza, di affrettare l'attuazione del tronco comune alle ferrovie del Sannio e di versarvi il traffico provveniente dalla ferrovia dei due Principati, si tramutava in motivo concomitante di esclusione!

Sentiamo all'oggetto l'opinione dell'onorevole Deputato Depretis, uomo assennato e grave; il quale, nelle discussioni parlamentari tenute sul progetto di legge relativo al riordinamento delle ferrovie meridionali, fece in più tornate sentire la sua autorevole e severa parola. Perciò qui trascrivo due brevi brani d'un suo lungo discorso, i quali valgono a dimostrare la opportunità del censurato percorso comune. Egli così si esprimeva:

« Facciamo un poco i conti, adottando il tracciato per la valle « Caudina.

« Io piglio il progetto Mendia, [1] e seguito in un'opinione che « ho già espressa di partire da Cancello per non dividere i tran- « siti e per ingrossare un po' i redditi di una ferrovia che è pure « garentita dallo Stato, e però tanto meno pagheremo.

« Quest'urgenza, o signori, di far subito la linea di Aversa, « nelle attuali nostre condizioni, io davvero non la so capire. Col « tempo la capisco: sarà un complemento necessario della linea di « Foggia, e potrà rendere indipendente le due compagnie, ma adesso « non è punto urgente che si faccia. È danaro gettato. » E più giù, dopo il conto da lui istituito sulle notizie somministrate dalla Commissione parlamentare, egli aggiunge:

« il Governo adunque, adottando la linea della valle Cau- « dina, guadagnerebbe mezzo milione all'anno, che ben potreb- « be applicare ad altre opere; poichè alla fine dei conti è suo « dovere di procurare di fare il maggior bene possibile cogli « stessi mezzi pecuniarî; cioè, collo stesso onere ai contri- « buenti. »

E perchè si abbia qualche idea del modo come furono risolute questa ed altre gravi quistioni, io non posso dispensarmi di

[1] Per equivoco sta scritto Mendusio, ma questo poco importa quanto alla sostanza; e se vi fosse altro proponente, che nel fatto non c'è, sarebbe la proposta confortata anche dal suo parere.

trascrivere le memorabili parole, con le quali il lodato Deputato conchiudeva questo suo lungo discorso.

« Il modo di risolvere queste gravi quistioni che il Ministero « ha prescelto, mi permetta il signor Ministro dei lavori pubblici « che io glielo dica, non procurerà un durevole trionfo alle istituzioni « parlamentari. E quando siasi ottenuta questa che egli chiamerà « una vittoria parlamentare sarà una vittoria di Pirro. Io non vor- « rei che di queste vittorie ne avessimo molte, perchè allora do- « vrei conchiudere dicendo: Iddio salvi il sistema parlamentare. »

Oh la gran verità! Spesso le più utili istituzioni son discreditate dalla delusa aspettazione.

Ma io voglio entrare nel merito della quistione e vedere se la censura moveva dall'impegno di contribuire al bene, oppure dal fine di escludere un partito contrario a quello che con tanta pertinacia si voleva attuare.

Qualora in buona fede e veramente nell'interesse pubblico si fosse voluto evitare il percorso comune e la pendenza del 15 per mille, quali criterî avrebbero dovuto guidare il giudizio d'un uomo tecnico intelligente e coscienzioso?

Ognuno dirà, quando non si voleva percorrere il tronco della ferrovia Romana da Napoli a Cancello per andare in Puglia ed a Campobasso; la nuova linea che doveva partire dalla medesima stazione centrale di Napoli, non poteva che distendersi a destra od a sinistra di essa ferrovia in esercizio, e le ragioni tecniche della preferenza valevano soltanto a giustificare la opportunità della scelta.

A destra della ferrovia Romana la campagna è sempre perfettamente spianata nella larghissima zona che si estende fino alle radici del monte di Somma, attorno al quale gira la pianura che si spazia tra esso monte e la montagna di Cancello. Non così a sinistra della ferrovia in esercizio; la quale rasenta il poggio del Camposanto, e per buon tratto innanzi è fiancheggiata ed intersecata da alture, che ha dovuto sventrare per aprirsi il passaggio mediante la profonda trincea di Porchiano.

Oltre a ciò tutta quella parte della pianura più lontana dal littorale, che non smaltisce le sue acque nel Sebeto, forma un contropendìo verso i Regî Lagni; i quali ne percorrono la più depressa linea. Questi Regî Lagni, che furono cavati nei tempi viceregnali

per asciugare tutta quanta quell'estesa pianura in antico palustre, si compongono d'un lagno maestro, che convoglia le acque della campagna superiore, fiancheggiato da due lagnuoli, i quali ricevono le acque delle laterali campagne; e la fluizione si esercita da destra a sinistra, in relazione della ferrovia Romana che ne interseca il corso. E perchè la nuova linea nel dirigersi ai monti dovea attraversare la contropendente pianura, conveniva che il valico dei Regî Lagni avesse la maggiore elevazione possibile, ossia ricadesse a destra della ferrovia Romana e ne distasse per quanto più fosse possibile.

Da ultimo, dovendosi scavalcare i monti per entrare nel bacino di Benevento, ognuno vedeva la convenienza di cominciare l'ascesa dal sito più elevato della pianura; la quale a destra della ferrovia Romana va progressivamente elevandosi ed a sinistra si abbassa sempre più sino alla spiaggia di Patria, ove i Regî Lagni metton foce in mare.

Non ci voleva un saccentone sputa sentenze per sapere, essere più acconcia al tracciamento d'una ferrovia la campagna perfettamente spianata che quella collinosa; convenire, alla traversata di due contropendenti zone di suolo formanti un compluvio, che il valico ricadesse in sito elevato per menomare il contropendìo nel profilo longitudinale della ferrovia; doversi cominciare la salita da un punto elevato della pianura per agevolare l'ascesa dei monti. Nè occorreva l'alta intelligenza d'un sommo uomo tecnico per accorgersi che tutte queste condizioni di maggior convenienza s'incontrano pienamente nella campagna a destra della ferrovia Romana; e che perciò, non volendosi sino a Cancello il percorso comune, la nuova linea doveva percorrere cotale opportuna campagna; la quale ne avrebbe reso pregevolissimo l'andamento, anche perchè lo conduceva al piede dei monti in sito elevato, donde si poteva con maggiore agevolezza montare sù per le loro coste.

Chiunque ha occhi per vedere la contrada e non è destituito di senso comune, facilmente si convince che al regolare tracciamento della nuova linea ond'è parola, per quanto si presti la campagna a destra della ferrovia Romana, per altrettanto sia inadatta quella a sinistra; la quale ha partorito il calle ferroviario tortuoso, sotterraneo, gibboso ed infossato, che sarà il perpetuo monumento

eretto alla sapienza tecnica riordinatrice delle ferrovie meridionali. E la laterale elevata pianura lo guarderà con dispetto, nè giammai si ristarà di esclamare: Come non era io preferibile? E dove mai troverete altra campagna più adatta al fatto vostro? Perchè avete sconosciuti i manifesti pregi naturali che mi davan dritto alla preferenza, quando volevate evitare il percorso comune da Cancello a Napoli?

Povera pianura! mi fai stringere il cuore; ma acquietati, la concorrenza ha resi insufficienti gli ordinarî mezzi di trasporto per condurre la gente ad Aversa e vi occorre la vaporiera; questo è il motivo della preferenza che non offende la tua giusta suscettibilità. Del resto io farò toccare con mano che tu hai ragione, e che veramente ci avresti dato il più bello ed opportuno andamento ferroviario, se cotesto motivo accidentale non si fosse intromesso nella quistione.

Dico adunque, che tutta la pianura da Napoli alla falda meridionale della montagna di Cancello, può essere attraversata con due soli rettifili raccordati da larga svolta; e stabiliti per modo che il primo, lungo 16 chilometri a partire dalla stazione centrale di Napoli passasse tra gli abitati di Marigliano e Laus Domini; ed il secondo si dirigesse alla strada provinciale da Cancello a Cicciano, incontrandola presso al luogo ove stanno le cantine di Polvera.

Tutto questo bellissimo e regolarissimo percorso della pianura è lungo da Napoli al piede della montagna di Cancello 23 chilometri e 200 metri; s'accosta agli abitati di Pomigliano d'Arco, Cisterna, Brusciano, Mariglianella, Laus Domini, Marigliano, Casaferro, Frascatoli, Scisciano, S. Martino e S. Vitaliano, dei quali il più vicino a Napoli ne dista per la postale delle Puglie 12 chilometri; torna utile anche ai molti paesi posti alle radici della montagna di Somma, offrendo ad essi un mezzo ferroviario per andare in Puglia ed a Campobasso; valica i Regî Lagni in un punto elevato, da cui questi canali percorrono a valle la lunghezza sviluppata di 25 chilometri sino al valico della linea governativa; attraversa quasi nel punto medio la ferrovia da Cancello a Nola, in guisa che il traffico ferroviario dei due Principati abbrevierebbe di 8 chilometri il cammino nel venire a Napoli per questa linea di Marigliano; e giungendo al luogo elevato delle cantine di Polvera, agevola di molto l'ascesa dei monti, come vedremo.

Di fatti a partire da questo luogo, la linea monterebbe per la falda meridionale della montagna di Cancello, e naturalmente entrerebbe nella valle Caudina a tale elevazione da poter ascendere alla bocca della galleria di Arpaja con pendenza non maggiore del 10 per mille. Ognuno intende che in cosiffatto modo s' allunga lo sviluppo della salita, la quale comincia da un punto elevato sulla stazione di Cancello; epperò cotale duplice vantaggio ne menoma la pendenza, come emerge dal profilo di livellazione longitudinale della traversata Caudina.

Si osservi cotesto profilo e si vedrà che la quota del ponte sull' Isclero è di $252^m,04$ sul mare; che da questo ponte si scende al 12 per mille sulla lunghezza di 3 chilometri e mezzo sino alla bocca della galleria di Arpaja; e che perciò la quota di detta bocca verso Cancello risulta di $210^m,04$ sul mare. Il pavimento del ponte non si può alterare; ma, riducendo la discesa all' 8 per mille, si conseguirà il vantaggio di abbreviare la galleria, la cui bocca verso Cancello si troverà in vece elevata per $224^m,04$ sul mare.

Da questa bocca all' indicato luogo delle cantine di Polvera, la linea percorrerà la lunghezza di 16 chilometri con regolare sviluppo alla mezza costa per la sponda sinistra della valle ove giace l' abitato di Forchia; epperò, adottandosi la pendenza del 10 per mille, il termine della discesa si eleverà per $64^m,04$ sul mare, ossia per $27^m,04$ sulla stazione di Cancello.

Or dalla stazione di Cancello alle cantine di Polvera corre un tronco della strada provinciale lungo 6 chilometri, il quale certamente sale più del 5 per mille; perciò la elevazione delle cantine di Polvera dev' essere nel fatto maggiore di 30^m sulla stazione di Cancello, ossia molto maggiore di quella che basterebbe a montare alla galleria di Arpaja con pendenza del 10 per mille.

Io non ho eseguiti gli studî geodetici occorrenti a determinare i particolari di questo tracciato; ma ogni uomo tecnico bene intende che non presenterebbero alcuna difficoltà. La discesa alla mezza costa con la pendenza del 10 per mille, segnata a cominciare dalla bocca della galleria di Arpaja, di necessità deve incontrare la contropendente strada provinciale, se non proprio nel luogo delle cantine di Polvera, forse in un punto anche più vicino a Cancello; ma, qualunque ne sia la situazione certo non molto discosta dall' indicato

luogo, questo punto d'incontro ed il termine del lungo rettifilo da Napoli a Marigliano determinerà il secondo rettifilo del nuovo percorso per la pianura; il quale riuscirà sempre meritevole di preferenza anche per brevità di cammino.

Per vero i 16 chilometri che si dovranno percorrere nella salita al 10 per mille sino alla bocca della galleria di Arpaja, ed il percorso della pianura lungo 23 chilometri e 200 metri, sommano 39 chilometri e 200 metri; cioè 4 chilometri in più del brevissimo che offrirebbe la traversata Caudina innestandovi il tronco della ferrovia Romana da Napoli a Cancello.

Ecco come un uomo tecnico coscienzioso avrebbe risoluto il quesito allungando il cammino di soli 4 chilometri; anzi, secondo le dichiarate indicazioni, questo piccolo allungamento di cammino nel fatto sarà anche minore, perchè il termine della discesa al 10 per mille ricadrà in maggior vicinanza di Cancello che non stanno le cantine di Polvera, e così si verrà anche ad accorciare lo sviluppo della linea.

Relativamente ai due brevi tronchi della discesa alla stazione della Tufara, i quali hanno nel profilo della traversata Caudina pendenze maggiori del 10 per mille, non s'incontrerà alcuna difficoltà di ridurli a tal limite di pendenza, situando più a monte il ponte che dovrà cavalcare quel ripido tronco superiore del vallone, ed elevando sulla sponda destra del vallone stesso il sito della stazione; la quale acquisterà la elevazione di 236^{m},04 scendendovi con pendenza del 10 per mille dal ciglio dell'altipiano Caudino. Perciò l'altezza di questa stazione alla Tufara su quella di Benevento risulterà di 111 metri, e darà la pendenza dell'8,95 per mille alla linea lunga 12 chilometri e 400; la quale senz'alcun inconveniente si svilupperà dalla stazione della Tufara a quella di Benevento per la medesima sponda destra del torrentuolo, ma in sito alquanto più elevato.

Così la traversata Caudina perderebbe l'esagerato inconveniente della pendenza al 15 per mille sulla lunghezza di 12 chilometri, cui per altro non si è rimediato con l'adozione della linea governativa avente un tronco di 19 chilometri e 200 metri pure alla stessa censurata pendenza del 15 per mille; eviterebbe il preteso sconcio del percorso comune; animerebbe un importante gruppo di

paesi in pianura, con probabilità di far concorrenza agli ordinarî mezzi di trasporto, mentre nella linea governativa la vicinanza dei paesi appartenenti al circondario di Casoria esclude qualunque idea di concorrenza; farebbe risparmiare 28 chilometri e 390 metri di cammino da Napoli a Benevento; allevierebbe lo Stato dal pagare la sovvenzione, l'indennità e la garentia su questa eccedenza di cammino più che inutile, nociva; e sarebbe sotto tutti gli aspetti impareggiabilmente preferibile alla linea preferita.

Anzi chi con occhio tecnico considera il profilo della traversata Caudina, come fu dapprima composto, facilmente si avvede che, qualora si volesse, si potrebbe pure evitare il traforo attraverso alla depressa sella di Arpaja; la quale, avendo il dorso elevato sul mare per 292^m, 85, può essere agevolmente scavalcata con semplice trincea. Di fatti dal ponte sull'Isclero se, in vece di scendere al 12 per mille con galleria di due chilometri, oppure all'8 per mille con galleria di minor lunghezza, si salisse al 10 per mille, la ferrovia dopo 2424 metri di ascesa dal ponte anzidetto, acquisterebbe la elevazione di 276^m,28 sul mare, che è per 16^m,57 minore di quella corrispondente al punto culminante di essa sella; la quale perciò può essere agevolmente scavalcata mediante trincea, la cui profondità solo nel punto di massima altezza giungerebbe a 16^m, 57.

Ma si dirà perchè non proporre fin dal principio tutte queste rettificazioni, le quali sempreppiù mostrano la grande prevalenza della valle Caudina, come quella che impareggiabilmente meglio di qualunque altro luogo si presta al breve, agevole e regolare andamento della ferrovia da Napoli a Benevento?

La ragione è semplicissima. Io nello studiare la valle Caudina la considerai sotto tutti i punti di vista, tra i quali mi parve di maggiore importanza quello della convenienza economica.

Perciò nel determinare la linea che proposi mi formolai questo programma: massimo risparmio di tempo e di spesa nei trasporti ferroviarî; minimo onere a carico dello Stato; pendenze non maggiori del 15 per mille; regolarità di andamento; convenienza commerciale; ed economia di costruzione e manutenzione.

Il massimo risparmio nei trasporti ferroviarî ed il minimo onere finanziario erano per me condizioni essenzialissime, che credeva le

più accette al pubblico traffico, ai Rappresentanti della Nazione ed allo stesso Ministero; e che occorreva soddisfare conciliandole alle esigenze tecniche, tra cui quella relativa allo indicato limite delle pendenze; il quale era tanto adottabile che è stato di fatto adottato non pure in tutte le ferrovie del Napoletano eccetto le littorali, ma anche nella linea governativa preferita alla breve traversata Caudina.

L'applicazione di cotali norme escludeva qualunque indicazione diversa da quella proposta col progetto di massima, il quale bastava a richiamare l'attenzione del Ministero. Se a questo progetto se ne fosse contrapposto un altro, il paragone era possibile, e leale la discussione del partito migliore. Ma la cieca esclusione, senza sostituirvi altro di meglio, testimoniava la deferenza più che ingiuriosa nociva allo interesse pubblico. Quando il Ministero avesse formolato un diverso programma delle condizioni da soddisfare, e tra queste si fossero pure noverate quelle di non oltrepassare la pendenza del 10 per mille e di evitare nel miglior modo possibile il percorso comune a due linee, certamente gli uomini tecnici deputati agli studî di campagna avrebbero riconosciuta la prevalenza della valle Caudina; la quale offre tale e tanta opportunità al tracciamento della ferrovia da Napoli a Benevento, che torna impossibile di escogitare per luoghi diversi altra migliore traversata subappennina.

Perciò, in pendenza di siffatti studî tecnici, ogni uomo saggio e prudente avrebbe rimasta integra la quistione del miglior tracciato, escludendo dal progetto di legge qualunque indicazione di punti intermedî; e questa necessaria esclusione era tanto meno recusabile, in quanto che non ledeva le attribuzioni del Ministero, al cui giudizio deferiva la determinazione da prendere con maturità di consiglio.

Non fuvvi giammai, nè vi sarà mai progetto di legge più complesso e meno emendabile, più importante e meno documentato, più grave e meno compresso dalla ferrea durezza ministeriale, che ne impedì la libera discussione.

Quest'ibrida legge tricefala in sè racchiudeva tre quistioni diverse tutte di altissima importanza, la vendita delle ferrovie dello Stato, la formazione di estesi gruppi ferroviarî, il riordinamento

delle ferrovie meridionali; quistioni che il Ministero aveva confuse in un solo fascio stretto dalle rigide cerchie di contrattazioni già dal Governo stipulate.

L'onorevole Deputato Bonghi a ragione censurava l'ispida forma data al progetto di legge con queste precise parole: « Le « leggi così complesse, le quali abbracciano oggetti non collegati « tra loro se non per il soggetto estrinseco, cui tutte si riferi- « scono, turbano tutta quanta l'economia del sistema parlamentare, « e la libertà del Deputato nel discuterle e nel votarle è poco men « che tolta. Confuso tra gli oggetti diversi, che sono così aggrup- « pati senza ragione in una legge unica, il criterio del Deputato « resta incerto di qual via prendere, è certo di questo solo, che « per qualunque via si metta avrà sbagliato in parte. O uno dei « tanti oggetti d'interesse generale che sono abbracciati dalla legge, « e che non si vorrebbe cogli altri mandare a male, o quell' in- « teresse locale, che gli è presentato con essa e si può anche « legittimamente sino ad un certo punto curare ed avere a cuore, « svierà la mano del deputato dal voto, turberà la coscienza del « deputato che giudica. »

Io non so com'egli ebbe lena e pacatezza nel pronunziare il suo lungo ed aureo discorso; il quale abbraccia tutto quanto il progetto di legge considerato nel suo triplice aspetto, e scuote le fibbre a chiunque abbia la forza di compierne la lettura, tale è l'irritazione che produce la gravezza del danno posta in tanta evidenza da quel facondo e saggio oratore.

Peccato che io non possa qui trascrivere tutto quanto questo energico e lucido discorso, per divulgarlo a gloria dell'onorevole Deputato, il quale così bene apriva la discussione su quel malangurato progetto di legge. Mi stringerò a trascriverne il solo brano che risguarda più da vicino le due ferrovie da Napoli per Benevento a Foggia, e da Napoli per Campobasso a Termoli; delle quali, dopo svolta la quistione relativa al riordinamento delle ferrovie meridionali, il chiaro oratore specialmente parlava in questi precisi termini:

« L'interesse delle provincie è che queste strade siano con- « dotte in maniera, che maggiori centri di popolazione se ne gio- « vino; l'interesse dell'erario è che si spenda il meno possibile:

« sulla proposta del Ministero accade il contrario. Proviamolo.

« Una volta che voi fate amendue queste strade, quella da « Napoli a Termoli, e quella da Benevento a Foggia, e che una « sola di esse s'informa a un concetto generale d'interesse comune, « sarà quella che può raggiungere per più diritta linea e più su « la linea adriatica. Sarebbe quella da Napoli a Termoli, se quelle « girative dell'onorevole relatore, per risparmiarle 47 chilometri, « si trovassero possibili. Allora la strada da Foggia a Benevento, « che ha comune con l'altra il tronco da Benevento a Napoli, do- « vrà piuttosto servire all'interesse d'un commercio locale, che co- « munque le due strade si dividano tra loro questi uffici, è certo « che tutte e due possono essere costrutte con questo fine, che « siano le più brevi, e raccolgano lungo il lor corso le maggiori « influenze di commercio possibili.

« Ora che cosa ha fatto il Ministero? Il Ministero ha dovuto, « prima che gli studî fossero abbastanza compiuti, risolversi per « i tratti da Foggia a Benevento e da Benevento a Napoli, risol- « versi a due tracciati, che l'unanime grido delle popolazioni ri- « prova; perchè come più lunghi costeranno più di sovvenzione « all'erario, e come quelli che passano, almeno quello da Bene- « vento a Foggia, per lande disabitate, fanno sperare minor pro- « dotto all'erario, e tagliano fuori i borghi e le città popolose della « Provincia. Che gli studî da Foggia a Benevento non siano compiuti « è evidente, poichè non sono ancora fatti; e nel tratto da Be- « nevento a Napoli, quando voi vedete tante e così autorevoli con- « traddizioni, come potete riposare coll'animo sicuro? Perchè ri- « solversi anticipatamente a tirare la via per la valle del Calore, « allungandola certamente più di 30 chilometri, e i vostri inge- « gneri devono confessare in pieno Consiglio provinciale di Napoli « d'essere stati troppo corrivi ad accogliere le informazioni inesatte « nella valle Caudina? Come? Voi non dubitate punto? Eppure ve- « dete il Consiglio provinciale e municipale di Napoli deliberare per « la valle Caudina d'accordo coi Consigli provinciali di Capitanata « e di Benevento; voi sentite che in pieno Consiglio provinciale « un ingegnere del Governo, il Rovere, attesta che l'altro inge- « gnere a cui era stato commesso lo studio del tracciato, il Pa-

« rodi,[1] si era lasciato tirare in inganno da informazioni false; voi
« non dubitate quando stanno per la valle Caudina le due mag-
« giori autorità tecniche in fatto di strade del Napoletano, l'inge-
« gnere Mendia[2] e il colonnello Del Carretto?

« Quanto all'altro tracciato da Foggia a Benevento il Mini-
« stro stesso ha dovuto consentire un tracciato non abbastanza pon-
« derato. Certamente io non posso dire che sia erroneo; poichè
« nessuno ne sa precisamente nulla, e queste cose o si sanno pre-
« cise, o non si sanno; e per caso in cui si possa appuntare di
« leggerezza il risolvere senza maturi studî un tracciato, è certo
« questo. Di fatti che cosa egli succede? La Capitanata è molto po-
« polosa nella regione subappennina, dove siede Lucera, sede dei
« Tribunali, e la seconda città oggi, la prima, in altri tempi, della
« provincia. Questa regione s'avvalla prima dove corre il Celone:
« la lunga e larga pianura che la corona più in là è deserta, arida,
« senz'acque, senza abitanti; e serve per grandi tratti al pascolo
« delle pecore che vengono dagli Abruzzi: cotesta è la valle del
« Cervaro:[3] nè si ripropose il paese che sia più sui confini di
« Terra di Bari ove il Ministro ha consentito che la strada passi
« attraverso quella landa riarsa non solo, ma che la società abbia
« la facoltà di servirsi di alcuni chilometri di quell'inutile tronco
« da Foggia a Candela, che il Ministro poteva strappare, ma che
« è pur lasciato mezzato ed esangue dalla legge nella proposta della
« Commissione. Tante sono state le grida di quei Comuni e tanto
« è stato l'aggravio che si sono imposto, per non vedere consumare
« avanti ai loro occhi un'opera così barbara! Ora, c'era caso, in
« cui bisognava con più maturi studî o cercare di contentare le
« popolazioni o convincerle che fosse impossibile! Come volete che,
« senza bestemmie, si vedano coi lor denari costruire una strada,
« lontana da loro, parte in un deserto, e più lunga di quella che
« sarebbe se fosse segnata più vicina ad esse?

« Che cosa doveva succedere? Ciò che è pur succeduto.

« I Consigli provinciali della Capitanata e della provincia di

[1] Per errore sta scritto Parotti.

[2] Per errore sta scritto Menzio.

[3] Per equivoco sta scritto Porcaro, desumendone il nome da quello di altro quadrupede, proprio della selvaggia contrada ma di specie più abbietta.

« Napoli, ed il Consiglio municipale di Napoli, per avere il Mi-
« nistero troppo facilmente acconsentito a determinazioni di tracciati
« che la rendono in parte poco servibile alle popolazioni, in parte la
« rendono più lunga, hanno dovuto protestare e dichiarare che a
« quelle condizioni non avrebbero dato concorso di sorta.

« Ora veniamo all'altra parte, alla combinazione finanziaria per la
« quale il Ministero ha creduto di poter eseguire queste due strade sur-
« rogandole alle altre. Io dirò brevemente perchè devo confessare
« che dopo aver fatto io stesso alcuni calcoli, e dopo avere interro-
« gati molti sopra i calcoli che avevo fatti, son rimasto stupefatto
« del risultato al quale era giunto. Questo risultato a solamente enun-
« ciarlo pare assurdo. Guardata la combinazione che il Ministro ci
« presenta, sarebbe così fatta, che a non fare i due passaggi di Conza
« e di Sulmona si spende più che se si facessero. Dichiaro io per il
« primo che se c'è cosa strana è questa, e spererei quasi che il Mi-
« nistro potesse dimostrarmi il contrario. Ma, quanto a me, io vi di-
« cevo, ho interrogati molti; io stesso dubitava dell'esattezza dei
« calcoli così alle prime improbabili; ma nessuno mi ci ha ritrovato
« errore. Vedete, se potete ritrovarcene voi. »

E qui, a causa di brevità, ometto di trascrivere la lunga dimo-
strazione numerica, sebbene vi si contengano notevoli osservazioni
che valgono a sempreppiù svelare la jattura del pubblico erario; e
mi stringo alla sola conchiusione così concepita:

« Avremmo adunque, nel caso che non si facessero colla com-
« binazione del Ministro, i due varchi di Conza e d'Avezzano lire
« 18,462,367 a spendere; nel caso che li facessimo ci basterebbe
« spendere solo lire 15,622,000.

« A fare adunque quei varchi ed ogni altra strada proposta in-
« sieme si spenderebbe per le provincie meridionali lire 2,840,367
« di meno che a non fargli. *Incredibile, ma vero.*

« Ora io propongo per giunta un sussidio delle provincie mag-
« giore che quello chiesto dal Ministero di 650,000 lire; sussidio
« che le provincie pagherebbero più volentieri, che non la minor
« somma, come già dimostrava, che chiede il Ministro. Cosicchè lo
« sgravio dell'erario a contentarle ammonta a lire 3,175,967. Per
« iscontentarle bisogna spendere meglio di tre milioni di più.

« Io, a dire il vero, non devo credere a queste conchiusioni,

« alle quali il Ministro sorride. Ma devo annunciargli che non solo « ci ho ripensato io molte volte, ma ne ho discorso con molti, e un « altro deputato ha pur rifatti cotesti calcoli per un'altra via; ha « esagerato i prezzi delle linee nuove, ed è venuto alla conchiusione « che al più bisognerebbe spendere lo stesso per fare i due varchi « soppressi che per non farli. Il che lascerò dire a lui come sia, « giacchè son già stanco di dire quello che ho potuto trovare da me « medesimo.

« So che mi si può obbiettare che a 16,000 lire di sovven- « zione quelle strade non si fanno. Ebbene, giugnete a 18,000; « giugnete a 20,000. Avrete un altro milione e 800,000 lire da « dar via. Vi resta ancora un largo margine facendo ogni cosa, senza « implicarvi in una combinazione così fastidiosa, così intricata, senza « perturbare aspettative legittime, senza levar fede all'autorità del « Parlamento, del Governo e della Legge.

« Alle mie osservazioni il Ministro ha testè sorriso, ma egli « deve notare due cose. In primo luogo egli ha trattato con una « Società, ed io credo che il suo acume sia grande; ma quello di « una Società privata nei fatti proprî sarà sempre maggiore del suo.

« Poi, come ho veduto dopo che, per mia fortuna o sven- « tura, mi son cacciato nello studio di quella legge, niente più fa- « cile che essere aggirato ed avviluppato in combinazioni così com- « plicate dalla vicenda dei calcoli.

« Cosicchè io non ho osato ripetergli se non dopo che il giu- « dizio di molti mi aveva fatto sicuro di non aver errato. Ora quello « che io propongo in luogo del progetto che ci sta innanzi si de- « duce molto facilmente dalle osservazioni che ho fatto.»

Ometto la trascrizione delle due prime parti relative alla vendita delle ferrovie dello Stato ed alla formazione dei gruppi ferroviarî, che non fanno al caso nostro, e trascrivo quella che si riferisce al riordinamento delle ferrovie meridionali; la quale è svolta con queste parole.

« Quanto alle strade ferrate delle provincie napoletane io vi « ho già detto le gravissime ragioni che vi dovrebbero impedire a « qualunque patto di sopprimere un tronco di strada che voi avete « votato due volte. Io personalmente non ho nessun interesse, come « deputato, s'intende in questi tronchi di strada soppressi, giacchè

« il mio è Manfredonia, che io non ho nominato mai, mentre la
« Commissione che non le dà la strada, la nomina sempre.

« Io, come deputato, avrei interesse alla linea di Foggia per
« Benevento a Napoli, la quale necessariamente deve metter capo
« a Manfredonia, che è il porto adriatico più vicino a Napoli, se
« non che questo tratto esso è ripresentato sempre e non è con-
« cesso mai, tutti confessandone la necessità, e tutti schivando di
« confonderlo per la unica ragione che può farsi a buon prezzo,
« giacchè facilissimo, questo tratto, un anno prima, o un anno
« dopo, dovrà pur essere fatto per una ragione superiore alla vo-
« lontà nostra. Manfredonia ha, e nessuno le può levare, la rada
« più larga, la più sicura, anzi la sola rada sicura di tutta la spiag-
« gia adriatica. Non voglio già parervi più virtuoso di quello che
« io sono. Se non mi preoccupo così unicamente di questo breve
« tratto di strada, gli è perchè sono sicuro che voi lo farete. Mi
« parrebbe del resto una grandissima negligenza d'ogni mio dovere,
» se oggi, per un interesse che io credo sarà soddisfatto, per un
« interesse che io credo al sicuro, io, preso da una velleità pas-
« seggiera, acciecato da una vana trepidazione di spirito, abban-
« donassi e sacrificassi l'interesse di tanta parte delle provincie na-
« poletane.

« Io quindi vi scongiuro pel vostro credito stesso, pel credito
« delle leggi che fate, per l'avvenire di quelle provincie a non
« sopprimere quei due tronchi che avete già votati. Avete una So-
« cietà che è obbligata a farveli, essa non si ricusa a farveli; è
« un falso concetto quello pel quale siete entrati in una combi-
« nazione così complicata e costosa a fine di sopprimerli. Ritor-
« nando sui vostri passi, non invidiate a quelle provincie le nuove
« strade che loro potete concedere oggi. Anche coll'aggiunta di
« queste, la loro rete non è ancora in complesso tutto quello
« che quelle provincie possono esigere da voi, al paragone di ciò
« che le altre già hanno non in isperanza o in avvenire, ma in
« fatto e nel presente.

« Nè basta; nel tempo stesso che si devono lasciare quelle
« due strade che si vogliono sopprimere, si deve il Governo stu-
« diare di disegnare quelle che in un avvenire più o meno remoto
« devono compiere la loro rete. A quelle provincie non importa

« l'averle sei mesi prima o sei mesi dopo; ma importa di doverle
« avere di sicuro, e potervi far fondamento sopra.

« Per quelle provincie importa che questa prima legislatura
« che finisce, e che ha avuto il coraggio (coraggio che non è man-
« cato certamente a molti dei deputati di quelle provincie stesse),
« di duplicarvi e forse più le imposte d'ogni maniera, di autoriz-
« zare le vendite di tutti quanti i beni demaniali e di fonderli come
« far si doveva nei proventi generali dello Stato, abbia il corag-
« gio di mostrarsi loro così larga di benefici, come ha pur do-
« vuto esser loro larga di aggravi.

« Come potranno i deputati di quelle provincie che non hanno
« rifiutato per esse nessun sacrificio (e loro ne farei rimprovero se
« avessero fatto altrimenti), che non hanno rifiutato per esse nes-
« sun sacrificio, ritornare avanti ai loro elettori, ritornare nel loro
« paese: e dire: all'ultima ora noi non abbiamo potuto procurarvi
« delle altre strade ferrate, noi non abbiamo potuto procurarvele
« se non a patto di levarvi ogni fede nella matura coscienza del
« Parlamento e nell'autorità e saldezza delle leggi che esso vota;
« se non a patto di sacrificare gl'interessi di talune provincie a quelli
« delle altre.

« Voi siete state diseredate dei vantaggi che vi erano già stati
« guarentiti perchè noi siamo stati costretti a votare gli uni con-
« tro gli altri, perchè abbiamo dovuto per forza scegliere tra in-
« teressi locali ed interessi locali, perchè a così crudele stretta noi
« non abbiamo potuto mantenere solo e vivo avanti ai nostri oc-
« chi quell'interesse generale di tutte quante le provincie napole-
« tane, che è, è stato e sarà sempre l'interesse generale d'Italia. »

Quando, ad esonerare la Società delle Meridionali dai gravosi obblighi assunti ed assolverla dalle multe in cui era incorsa per mancato adempimento, s'immagina una combinazione, la quale le consente la formazione d'un'estesa rete che dovrà assicurarle il monopolio ferroviario; quando questa fatale combinazione toglie ogni fede nella matura coscienza del Governo e del Parlamento e nell'autorità e saldezza delle leggi; quando le provincie cui la legge dava dritto all'attuazione delle ferrovie ne sono diseredate dalla stessa legislatura che le votava, mentre il compimento costa all'erario meno dell'abolizione; quando il surrogamento si fa alla cieca, senza studî preven-

tivi, e contro l'unanime grido delle stesse provincie cui ne interessa l'eseguimento; quando i vantaggi consentiti alla Società son pagati dallo Stato con notevole aumento di sovvenzione e garentia; quando si paga un premio alla Società inadempiente e premio di annue lire 800 mila per tutta quanta la secolare durata della concessione; quando si vede lo scontentamento universale accoppiato al dilapidamento erariale che lo produce, non si ha più che vedere!!!

Se tutte volessi enumerare le esorbitanze contenute in quell'affastellato progetto di legge non la finirei mai più. A darne però una qualche idea, come quella che compete alla materia della presente relazione, io mi stringerò a trascrivere taluni brani de' robusti e convincenti discorsi pronunziati in Parlamento dai molti e gravi oppositori, la cui autorità doveva scuotere la maggioranza dei muti fautori.

Si apriva la discussione generale sul progetto di legge ond'è parola, con la mozione d'ordine fatta dall'onorevole La Porta in questi termini:

« Signori, io non posso spiegare la mia mozione d'ordine senza « richiamarvi alla memoria le tornate del 16 e 17 luglio 1864. È « una dolorosa memoria! E, credetemi, la sola convinzione di com- « piere un alto dovere è quella che l'ha provocata. La Camera ram- « menterà come da quei banchi sorgeva una pallida e commossa fi- « gura. Era rappresentante della nazione, era stato ministro della « Corona. . . . . Sotto il peso di una gravissima imputazione sentiva « venirgli meno la difesa . . . . in quel momento di suprema sven- « tura egli era solo!

« La Camera, costituita quasi in supremo giurì di pubblica mo- « ralità, stava anch'essa preoccupata e commossa, ma all'emozione « naturale del cuore lasciava prevalere le alte ispirazioni del dovere. »

Continua l'oratore a rammentare i fatti allora intervenuti e l'ordine del giorno, cui dettero occasione, approvato alla quasi unanimità e così concepito:

« La Camera invita il Ministero a proporre un progetto di legge, « col quale si provvegga ai casi in cui può essere conflitto tra l'in- « teresse personale e l'interesse generale nelle funzioni dell'ufficio « di deputato, e passa all'ordine del giorno. »

Esaurite le reminiscenze, passa l'oratore alle attualità con le seguenti parole:

« Questa è la fisonomia storica della Camera nel passato. Quale « è la sua attuale?

« Otto mesi dopo quel voto si presenta un progetto di legge « che rimaneggia i contratti, le garenzie, gli oneri, non solamente « della Società delle ferrovie meridionali, ma di quasi tutte le So- « cietà ferroviarie sovvenute in Italia dal bilancio dello Stato. »

E più giù, dopo di avere accennato alla esistenza dello schema di legge sull'incompatibilità parlamentare, egli aggiunge:

« Or bene, io affermo, l'onorevole Ministro dell'Interno po- « teva comprendere, egli più che altri, quanto avesse importato « alla pubblica moralità che il disegno di legge sull'incompatibi- « lità parlamentare fosse venuto in discussione prima di quello sulle « ferrovie. Mai come oggi si è presentato alla Camera un disegno « di legge il quale avesse compreso interessi così svariati, così « gravi, di tanto numero di società industriali che pesano sul bi- « lancio dello Stato; mai come oggi potrà supporsi un conflitto tra « le funzioni di un deputato e l'interesse dell'amministratore.

« Io ritengo che questi nostri onorevoli colleghi interessati « nelle Società ferroviarie sottoposte alla nostra discussione hanno « sentito e sentono altamente il loro dovere verso le funzioni le- « gislative delle quali sono rivestiti. Ma la preoccupazione della « pubblica opinione che ispirò il voto del 17 luglio 1864 non me- « rita di essere trascurata. Io spero, ritengo anzi che si faccia « una dichiarazione la quale pronunzii che questi nostri colleghi « si sono astenuti negli uffizî dalla discussione e dal voto sul « presente disegno di legge; io son sicuro che essi si asterranno « pure dalla discussione e dal voto in quest'aula; ciò è nel loro « interesse, nell'interesse della loro dignità e di quella della Ca- « mera, nell'interesse del credito, anzi della vita delle nostre isti- « tuzioni parlamentari.

« Guai, o signori, se il benchè menomo sospetto sulla sin- « cerità del voto di questa Camera, sulla moralità della rappre- « sentanza nazionale, potesse prendere radice nelle popolazioni!

« Allora questo voto, lungi dal rappresentare la libera co- « scienza, lungi dal rappresentare l'espressione dell'interesse na- « zionale, sarebbe innanzi alle popolazioni come strumento di pri- « vato interesse!

« Allora le imposte che avete decretate e che decreterete,
« che hanno sofferto e che dovranno soffrire le popolazioni, non
« rappresenterebbero più un sacrifizio indispensabile alla vita e all'in-
« dipendenza nazionale, ma avrebbero il carattere d'una spoglia-
« zione dei contribuenti!

« Allora, o signori, quest'aula, questo tempio della sovranità
« nazionale si potrebbe credere un turpe mercato!

« Allora si potrebbe maledire il nostro Governo costituzio-
« nale come una pubblica immoralità!

Ma questo incidente, dopo lunga discussione ebbe termine con la dichiarazione del Ministro per l'Interno, il quale prometteva di presentare nella prossima settimana il progetto di legge sulle incompatibilità parlamentari.

L'onorevole deputato Cadolini, ingegnere distintissimo, prese a confutare tutto quanto il progetto di legge e, dopo di avere svolta la quistione del mutato sistema di garentia, si esprimeva così:

« Con quanto venni dicendo credo aver dimostrato come la
« sostituzione del sistema di garanzia proposto dalla Commissione
« arrechi inevitabilmente un onere allo Stato, e quindi un largo
« profitto alla Compagnia, e che, come dissi, la compagnia stessa,
« accettando questo sistema, provi di essere essa stessa persuasa
« del beneficio che riceve. Laonde taluno volle interpetrare que-
« sto cangiamento nel sistema di garanzia come nè più nè meno
« di un nuovo sussidio, un nuovo aiuto dato alla Compagnia.

« È un nuovo sacrificio che noi dobbiamo fare per ottenere
« maggiori risultati che da essa Compagnia abbiamo ancora dritto
« di pretendere. Essa manca di denaro per adempiere ai suoi im-
« pegni: ecco come da molti si spiega la riforma introdotta; e non
« già per compensarla di danni o di perdite che subirà in causa
« dello abbandono di alcune linee dapprima decretate. Perocchè sap-
« piate, o signori, che non si appagano del cangiamento del si-
« stema di garanzia, vi ha anche un dippiù che alla Compagnia si
« vuol dare per ricompensarla dei danni che essa soffrirà in con-
« seguenza dell'abbandono dei lavori eseguiti sulla linea di Conza.
« Laonde, oltre aver portata la garanzia, come dissi, da 29,000 a
« 31,000 lire per chilometro, si aggiunge ancora un sussidio an-
« nuo a titolo d'indennità di 500 lire per chilometro, la quale dovrà

« continuare all'infinito anche quando le linee avranno superate la « produzione di 31,000 lire.

« Per queste ragioni pertanto, dalle quali non poterono smo- « vermi gli argomenti, sebbene svolti dall'onorevole relatore con « molta maestria, con maestria degna di miglior causa e di miglior « tesi, io credo che la Camera non debba assolutamente accogliere il « sistema di garanzia rovinoso ed inefficace che ci viene proposto, « sistema che in sostanza non può avere altro risultato che quello di « dare alla Compagnia un nuovo sussidio, procurando allo Stato « un onere finanziario che non sarà ricompensato da corrispondenti « vantaggi economici.

« Che se si può trattare colla Compagnia delle ferrovie meri- « dionali sia per aggiungere nella convenzione nuove linee da co- « struirsi, sia per modificare alcuna delle linee già decretate, non « credo che si possa in alcun modo accettare che venga modificato « il sistema di garanzia.

« Ma siccome non si potrebbe ora modificare la convenzione e « siamo semplicemente chiamati ad approvare o a respingere il pro- « getto che il Ministero e la Commissione ci propongono, non ci re- « sta altro a fare che pronunciare il nostro voto di reiezione intorno « alla nuova convenzione colla Compagnia delle ferrovie meridionali. »

Dopo di ciò l'illustre oratore svolse l'argomento relativo alla rete generale che veniva proposta; ed indi conchiudeva il suo lungo discorso con queste parole:

« La quistione che ci sta davanti è assai complessa. Io son ben « lungi dal credere di averla esaurita. Io ho voluto esaminare alcuni « dei capi principali della quistione, cercando di fare un ponte sulle « quistioni che già erano state svolte in confutazione della proposta, « affine di non ripetere argomenti già uditi.

« A me stava a cuore di dimostrare che le convenzioni da voi « proposte sono tre pessimi affari. Che la vendita delle ferrovie per « 200 milioni è una rinunzia ad un più lucroso negozio possibile « anche in epoca vicina; che gli oneri dei quali si graverebbe lo « Stato coi premî e colle sovvenzioni alle due Compagnie delle fer- « rovie Romane e dell'Italia meridionale sono enormi. A me stava « a cuore, e mi credeva in dovere come rappresentante gli interessi « dei contribuenti e della nazione, di segnalare alla Camera ed al

« Paese, che voi vorreste imporre ingenti sacrifizi alla nazione, senza « però completare la rete, senza risolvere definitivamente la costru- « zione di parecchie linee principali che volete concedere senza de- « cretarle, senza incoraggiare con mezzi efficaci la costruzione delle « linee secondarie, e che in somma le vostre proposte, mentre ten- « dono ad agevolare indiscreti guadagni d'insaziabili speculatori con « sommo danno della finanza e del credito, non ponno valere in « alcuna guisa ad apportare al paese quei benefizi economici, di « cui esso è anelante e si attende da noi con somma impazienza.

« Si è perciò che io credo che non si possano approvare le « proposte che ci stanno dinanzi.»

L'onorevole Deputato Fiorenzi, anch'esso egregio ingegnere, esordiva il suo assennato discorso con queste parole:

« La quistione che oggi è sottoposta alla vostra deliberazione « è una delle più gravi che da molto tempo si sieno agitate in « questo Parlamento.

« Si tratta dell'avvenire del paese che da questo potente mezzo « aspetta il suo progresso economico e la fusione durevole delle « diverse provincie d'Italia, state fin qui divise non solo da bar- « riere politiche, ma benanche materiali.

« È quindi necessario prima di deliberare alcuna cosa ponde- « rare maturamente quanto siamo per istabilire, affinchè una so- « verchia precipitazione non ci faccia cadere in nuovi errori che « oggi sarebbero imperdonabili. Se per il passato abbiamo com- « messo qualche errore per soverchia smania di far presto, lo ab- « biamo fatto sotto la pressione di circostanze, le quali c'impone- « vano più per motivi politici, che per motivi economici, a sob- « barcarci a quella urgenza fatale. Oggi però noi abbiamo dinanzi « il tempo necessario per pensare e per provvedere con maturità « di consiglio a quanto siamo per istabilire per l'avvenire.

« Se oggi noi, dopo di aver confessato di aver fin qui com- « messi errori, ne commettessimo dei nuovi, saremmo tacciati con « troppa giustizia di soverchia imprudenza e di fanciullesca precipi- « tazione. Pur troppo il volersi affrettare, il voler precipitare nelle ri- « soluzioni conduce allo scopo opposto di quello che alcuno si propone; « il *festina lente* è troppo conosciuto perchè non si debba, quando si « vuole far presto, pensare maturamente a quello che si deve fare.

« L'uomo spinto dalla fretta perde quasi il consiglio e la mente,
« e, piuttostochè progredire, si agita irresoluto, come colui che,
« smarritosi in un bosco, invece di proseguire diritto in una dire-
« zione determinata, va innanzi e indietro senza trovare il modo
« di uscirne.

« A me pare che la quistione delle strade ferrate sia oggi
« forse immatura per volere con sicurezza di risultato stabilire le
« norme per l'avvenire. Noi, quando abbiamo cominciato a trat-
« tare di questa materia, abbiamo principiato per stabilire dei cal-
« coli preventivi e di spese e di prodotti, che oggi abbiamo tro-
« vato non corrispondere alla realtà: ma se questi prodotti e queste
« spese non hanno corrisposto alla realtà, non abbiamo dati suf-
« ficienti ancora per determinare veramente quali possano realmente
« essere in avvenire. In quanto alle spese, queste non si possono
« desumere da quelle che le Società hanno fatte, perchè purtroppo
« bisogna convenire che grandi sono state le dilapidazioni e gli
« sperperi. »

Bisognerebbe leggere tutto quanto questo lungo e giudizioso discorso, per conoscere le esorbitanze contenute nelle contrattazioni sottoposte all'approvazione del Parlamento; io ne trascriverò soltanto due brevi luoghi e la conchiusione.

L'oratore parlando delle largizioni fatte alle Società Toscane si esprimeva così:

« Tutto questo mi fece passar sopra, lo dico con dolore, an-
« che a questo maggiore aggravio a cui andava soggetto l'erario,
« ma non posso passare senza osservazione la forma quasi brutale
« con cui si è venuto a stabilire che lo Stato fa dei lavori coi pro-
« pri denari, che dopo averli fatti li cede a delle società, e non
« gli basta di regalarglieli, ma di più assicura alle medesime l'in-
« teresse corrispondente alla somma che lo Stato ha speso. Que-
« sta forma è mostruosa. »

In prosieguo l'oratore, ragionando sulla inopportunità di abolire nel Napoletano le linee già decretate, diceva così:

« Facendo le nuove e le vecchie linee, si dice, la spesa sarà
« molto maggiore, e l'erario non potrà sostenere questo maggior
« carico.

« L'onorevole Bonghi, con quell'acume di cui la natura lo

« ha dotato, vi diceva l'altro giorno che, secondo i suoi calcoli, « il non fare quelle linee costerebbe più che a farle. La cosa a « prima giunta sembra un paradosso, e sarebbe veramente tale se « il non fare nulla costasse, come nulla dovrebbe costare. Ma quando « per il non fare si paga, è facile il vedere che se ciò che si paga « per questo agguaglia o supera la spesa che si dovrebbe incon- « trare per fare, il fare può costare altrettanto o meno che il non « fare; il non fare costerà egualmente che il fare. »

Conchiudeva quindi l'oratore nel seguente modo:

« Per questo, quando la Società delle meridionali non limiti « le sue pretese entro i confini del giusto e dell'onesto, quando « essa pretenda aver compensi per quello per cui non deve averne, « credo sia miglior consiglio lasciarla come sta, obbligandola a far « quello che ha da fare, ed il Governo con quello che vorrebbe « dare a quella Società faccia quello che crede che meglio con- « venga. Credo che così faremo più presto e meglio, perchè non « sono persuaso che quella Società voglia eseguire quello che essa « promette. Non ne sono persuaso; quando vedo che non s'è vo- « luto cambiare nulla nel tracciato che si è proposto per la linea « da Napoli a Termoli.

« A noi fu presentato un progetto economicamente impossibile.

« Quando vedo che si tratta di una ferrovia tutta tracciata a « mezza costa con tagli e riporti continui che variano da 25 ai 45 « e 47 metri, io dico: questa strada non è economicamente nei « limiti del possibile. Ed una Società la quale ci viene a dire: io « voglio fare questa linea e non voglio studiarne un'altra, è lo stesso « per me come se dicesse: quella linea non voglio farla. Chi fu « scottato dall'acqua calda ha paura della fredda; si è voluto ab- « bandonare la linea di Conza, credo che si finirà con non fare « la linea di Termoli, seppure si farà quella di Foggia.

« Per questa ragione non credo si possa ammettere la con- « venzione delle meridionali com'è stata proposta.

« O si venga ad altri patti, o si lascino le cose come stanno. »

Se questo saggio e memorabile consiglio fosse stato accolto, non deploreremmo l'enorme sperpero del denaro pubblico che si profonde a danno dell'interesse pubblico!

L'onorevole Deputato Soldi pur esso ragionevolmente avversava

il progetto di legge con robusto discorso, che converrebbe qui riportare nella sua totalità; ma, non consentendolo i limiti di questa relazione, mi stringerò a trascriverne taluni luoghi e la conchiusione.

Ben a ragione l'oratore si doleva della violenta condizione in cui il Ministero aveva posto il Parlamento; ed egli sul proposito così si esprimeva:

« Il quesito è della condizione che ci vien fatta da questo pro-« getto di legge. E qual'è mai? Non certamente la più comoda.

« Volete le strade, votate il progetto; se no, no. Discutete « pure come vi aggrada, ma nessun emendamento o modifica potrà « essere mai accettato. Qui trattasi di un contratto; lo volete oppur « no? A questa sola conclusione dovete ridurvi; non potete rifare i « patti con una parte che non è presente; i patti son fatti fuori di « qui: o prenderete questi, o niente.

« E che? Noi scenderemo per questo dall'altezza del nostro « mandato, o siamo qui chiamati a stipulare contratti? Qui noi siamo « a fare leggi, ed oggi non dobbiamo fare altro che una legge la « quale ponga sulla testa dei nostri contribuenti una somma *b* o *c* « per essere spesa in servizio di tale o tal altro lavoro.

« Ben egli è vero che noi dobbiamo conoscere se quel tale « o tal altro lavoro è utile, ovvero no; e se la tale o tale altra « somma occorre.

« Ma dal suo lato, che cosa dovea o deve fare il Governo « per metterci in grado che noi possiamo adempiere bene al no-« stro mandato?

« Oh! signori, non invano ci sono le leggi precedenti, ed io « debbo dolermi che spesso si esca fuori dalle leggi. Questo torto « cammino non potrà mai condurci a bene, non ci ha mai con-« dotti a bene. Se non torniamo indietro e non prendiamo una di-« ritta via, io non so se le cose politiche ne saranno prospere; « se la finanza ne rifiorirà.

« Non vi ha la legge pei lavori pubblici del 1859, e nella « stessa non è forse espressamente sanzionato che i contratti o pri-« ma o dopo iniziati non si possono portare innanzi al Parlamento « senza certi determinati adempimenti?

« In altro senso due sono i modi di operare per ottenere « l'assenso dal Parlamento.

« O si viene innanzi al Parlamento con un capitolato di un'o-
« pera da fare, ed allora il Parlamento, senza preoccupazioni d'im-
« pegni e di contratti, lo discute ed afferma quel che meglio e più
« liberamente crede. O sì bene si può portare il contratto già ini-
« ziato perchè abbia la sanzione e la convalidazione del Parlamento.

« Io comprendo che non si potea mettere nella legge una re-
« gola assoluta. Vi sono dei contratti che bisogna farli prima e poi
« chiedere la convalidazione. Ma la maggior parte possono venire
« scevri da ogni preoccupazione per discutere del solo capitolato;
« ed io trovo che allora nessuno ci potrebbe fare nessuna morale
« pressione; nessuno ci potrebbe stendere, come nessuno deve mai
« poterlo, in questo letto di Procuste della convenzione. Ed io ri-
« peterò che nessuno ci può stendere in questo letto di Procuste,
« perchè ho la opinione che sulla convenzione che abbiamo innanzi
« ben possiamo apportarvi pienamente tutti gli emendamenti che
« crediamo; spetterà poi all'altra parte, che non è qui presente,
« di vedere se torni o non al suo interesse: ma io penso che qua-
« lunque siano le modificazioni che qui si possano introdurre alla
« convenzione, posto che sieno ragionevoli, e qui certo non si fanno
« proposte irragionevoli, sono tali e tanti i vantaggi che ha ciascuna
« delle Società da questa novella convenzione, che è impossibile
« non si accettino i nostri temperamenti, le nostre modificazioni. »

Molto bene si opponeva il bravo oratore; questa era la via regia per evitare i mali gravissimi che deploriamo; e quand'anche la Società delle Meridionali non avesse accettate le oneste riduzioni degli esorbitanti guadagni, sarebbe meglio convenuto di lasciar le cose come si trovavano.

A tal proposito lo stesso oratore si esprimeva così:

« Quello che mi premeva di attestare sin dal primo momento
« è questo, che se noi improvvidamente siamo andati una volta in
« cattivo consiglio, tale già giudicato da noi stessi, egli non è cer-
« tamente savio consiglio il perdurare; e quello che è più spiace-
« vole, non solamente perdurarvi, ma mutare le cose di male in
« peggio.

« Signori, voi avete fatto una cattiva pruova colla Società delle
« strade ferrate meridionali: io non voglio andar più innanzi; mi
« basta ricordarvi che ne avete fatto cattiva pruova, almeno come

« costruttrice, e perchè volete seguitare ad usare con la stessa e « più largamente?

« Voi avete dato 29 mila lire per chilometro, e poi vi siete « lamentati per ogni canto e per ogni dove che la necessità di far « presto vi aveva tratti in condizioni assai onerose; nè l'onorevole « relatore della Commissione vi ha taciuto che 16 mila lire al chi- « lometro potevano ben pagare interessi, guadagni e capitali sopra « un'opera allocata complessivamente per 210 mila lire al chilo- « metro.

« Ebbene, dopo tutto ciò, come va che noi procediamo a pro- « fondere maggiori larghezze, alterando a maggiore onere nostro la « guarentigia chilometrica? Ma si dice: guardate (e questa è l'altra « preoccupazione solenne dell'animo della maggior parte), guar- « date là, in quella convenzione non c'è un solo contratto, ma ve « ne sono molti, di cui l'uno si rappicca all'altro, e tutti tendono, « sapete a che cosa? A mantenervi in piedi codeste Società delle « ferrovie, cui se voi più che sostenerle, le scuotete un poco, esse « vi falliranno, e voi non avrete più le vostre ferrovie. Non ci sarà « più mezzo adunque: o questa Società, o le ferrovie in Italia più « non si faranno? E voi ben sapete che le ferrovie sono in Italia « i muscoli ed i nervi, per servirmi delle parole della Commis- « sione, percui si deve stendere l'anima e la vita della nazione. « Esse sono il mezzo di concentrazione e di diffusione, di offesa « e di difesa, di guerra e di pace, d'imperio e di libertà, ed io « vi aggiungerò, la conciliazione del *possumus* e del *non possu-* « *mus;* esse sono adunque il tutto per noi, e, mettendole però in « pericolo, pericola l'Italia! Ma via coteste preoccupazioni e guar- « diamo seriamente il nuovo sistema, cominciando innanzi tutto a « persuaderci che questi gruppi non significano nulla, e riescono ad « offesa dei principî, come riusciranno a danno degl' interessi. A « qual cosa tendono questi gruppi? Ad un monopolio, non ad al- « tro. Chiamateli gruppi, chiamateli inviluppi, chiamateli come vo- « lete, in ultimo risultato essi non vi danno che un monopolio. »

Il sagace oratore parlando del sistema di garentia, così si esprimeva:

« La scala mobile già per i primi quattro anni è immobile, « dopo i quattro anni la maggior concessione che le posso fare è

« che il prodotto ristagni al di sotto di 11 mila lire: senza ripe-
« tere quello che ha detto l'onorevole Fiorenzi, che quando mi-
« gliaia di linee non possono rendere neanco 11 mila lire, è dispe-
« rare del nostro avvenire, e sarebbe meglio a non farle; io che
« non dispero, tengo che quelle linee devono produrre appena ul-
« timata e compiuta la rete, appena oltre i quattro anni, un 16 mila
« lire; ma stando all'ipotesi di una produzione infra le lire 11 mila,
« la società potrà perdere finchè il prodotto brutto non giunga ad
« 11 mila lire, oltre le lire 11 mila guadagna sempre sino a
« 31 mila lire.

« Il pericolo adunque della perdita è così improbabile, com'è
« improbabile, che un reddito di 7600 non salga ad 11 mila quando
« ha il concorso di tutti i mezzi della rete per produrre e quando
« piglia delle linee che sono o debbono essere, a confessione di
« tutti, immensamente produttive.

« Ma se anche si accettasse che il disquilibrio della Società
« sarebbe fino ad 11 mila, ne conseguiterebbe che mentre la So-
« cietà potrebbe perdere da 7 ad 11, voi perderete sempre da
« da 11 a 31; potrei dire che l'uguaglianza tra noi e la Società,
« almeno nel tempo, è misurata dalla proporzione di 7 ad 11, e
« da 11 a 31, cioè come 4 a 20; con questo d'aggiunta, che
« mentre facilissimo è che il prodotto salga ad 11 mila, difficilis-
« simo è che giunga alle 31 mila. »

Non è credibile che verità così evidenti sieno state sconosciute! E si noti che la impresumibile perdita della Società, supposta dal chiaro oratore per essere largo nel concedere, non è assoluta; ma relativa alla originaria garentia di lire 29 mila a chilometro, già da tutti giudicata esorbitante!

Ragionava poscia l'oratore dell'indennità di 500 lire all'anno conceduta alla Società delle Meridionali, per ogni chilometro dell'intera sua rete lunga 1600 chilometri e durante tutto il secolare tempo della concessione.

Egli sul proposito diceva tra l'altro:

« Ma quel compenso si dà ancora perchè prima si doveano
« fare due passaggi per l'Appennino: adesso se ne devono fare tre.
« Questa è un'osservazione che colpisce a prima vista. Tre pas-
« saggi invece di due: un compenso bisognerà pur darlo, ma io

« domando all'onorevole relatore se col prezzo, o sì vero con la
« guarentigia di 31 mila lire che diamo alle Società meridionali, le
« altre linee si potrebbero fare o si farebbero da altri intraprendi-
« tori? Se egli mi assicura sulla sua coscienza che altre Società non
« sarebbero in caso di far a cotal prezzo queste strade, allora io potrò
« dire che c'è bisogno di aggiungere codeste 500 lire alle 31 mila.
« Ma chi potrà dire che non ci sieno altri che farebbero queste linee,
« quando abbiamo innanzi l'*offerta* di uno, signor Guppy [1] che si
« lamenta di non essere stato ammesso a concorrere, quando voleva
« farci migliori patti? »

Lo stesso oratore, notando un'altra larghezza fatta alla Società delle Meridionali nella liquidazione delle guarentigie sulle linee in esercizio, così diceva:

« Tuttavolta, si faccia a non si faccia ora questo servizio delle
« merci, certo vi è stato un tempo che non si è fatto; ma valeva
« ovvero no la pena di liquidare il fatto prima di liquidare la gua-
« rentigia, e farci sapere da quali elementi questo fatto si era li-
« quidato?

« Ebbene, l'onorevole Ministro dei lavori pubblici, esponendo
« il suo imbarazzo per non essere in grado di violare la legge, viene
« per proporre a noi, senza ben determinarci il fatto, di ridurre la
« garentia di un terzo di tre mesi!

« Dunque, perchè non fu mai fatto, o quasi non mai, un
« servizio che doveva farsi, mentre era in poter nostro, anzi in
« dovere, di tutelare il pubblico interesse, nel fare la liquidazione
« invece di togliere, come ne avevamo il dritto e l'obbligo, tutta
« la proporzionale guarentigia, ci siamo limitati a ridurre il terzo
« della quarta parte!

« Ma quale non fu la mia maraviglia, quando lessi il pro-
« getto della Commissione, e trovai che essa immuta la proposta
« ministeriale!

« Viva la Commissione, ma la Commissione mutava la di-
« zione e la grammatica, la cosa rimaneva la stessa, pagavamo un
« servizio, che è quello delle merci, che non era stato fatto!

« Dalle cifre o meglio dai dati che alle cifre conducono alla

[1] Per errore sta scritto Gruppi.

« parte morale, io vorrei accostarmi, e domandare se in dritto si
« può sopprimere la traversa di Conza, e se vi ha al di sopra delle
« nostre leggi qualche cosa onde le nostre leggi stesse procedono ed
« acquistano credito e riverenza nelle popolazioni. E l'onorevole re-
« latore della Commissione mi ha risposto innanzi tempo: *vuolsi così
« dove si puote ciò che si vuole, e più non dimandare*. Chi è che
« può metter freni e ritegni all'insita libertà del potere legislativo,
« e non è da savio il mutar consiglio?

« Sì è sapienza il mutar consiglio innanzi l'atto, ma è stol-
« tezza il disfare il già fatto, ed è per lo meno leggerezza l'abban-
« donare una cosa che è già prossima al suo compimento. »

« Ed io vi aggiungo e questa stoltezza, o per lo meno leg-
« gerezza, come dovrebbe qualificarsi quando era dimostrato che la
« distruzione della cosa, sempre utile a parecchie provincie, costava
« al pubblico erario più del compimento?

I nervi della gente onesta si convellono e troncano la parola; perciò altri qualifichi questo atto brutale come meglio gli talenti!

Sentiamo invece come il benemerito oratore conchiudeva quel
« suo convincente e robusto discorso.

« Signori, io non ho voluto qui patrocinare l'interesse dei miei
« elettori; non brigai la mia elezione, non desidero la rielezione,
« stanco di lunghi ed incompresi dolori anelo alla quiete della vita
« privata; nessuno ha potuto negarmi d'essere uomo onesto, ed oneste
« convinzioni io ho voluto rivelarvi, quando il tacere ulteriormente
« mi sarebbe paruto una colpa.

« Non sono le mie parole dirette a salvare speciali interessi,
« che voi ieri creaste ed oggi si pretenderebbe che fossero offesi
« dalla mano vostra istessa che li creò.

« Io mi rivolgo ad un più alto e nobile sentimento: volete
« voi disfare una vostra legge due volte discussa, due volte deli-
« berata?

« Signori, non si tratta punto di correggere un errere di fatto;
« no. Mai no. Tutte le cose di fatto che si sono dette e non dette
« ora, furono largameute ed abbondantemente dette e ripetute le
« due volte che la legge fu discussa; nulla di nuovo ora è sorto;
« non è errore che dovete correggere, è risoluzione, è giudizio, è
« l'animo vostro, è la vostra mente che si deve mutare.

« Coloro adunque i quali credono che il levar credito alle leggi « o lo spegnere la fede della popolazione nella maestà del Parla- « mento sia cosa utile, darauno il loro voto favorevole; quelli che « no, no. »

L'onorevole Deputato Capone anche pronunziò un lungo discorso, pieno d' importanti narrazioni e giudiziose considerazioni; ma andrei troppo per le lunghe se volessi ogni cosa qui riferire.

Egli recisamente ed a ragione avversava l'abolizione del passaggio di Conza, che giudicava non pure infondata, ma attribuibile a motivi riprovevoli; e sul proposito diceva queste parole:

« Uno dei tanti fatti incontratisi nella costruzione delle linee « napoletane è il seguente del quale si è parlato e scritto pubbli- « camente, e pel quale n'è venuta censura al Parlamento ed al « Governo. È facile intendere come prema a tutti che il potere « esecutivo chiarisca il vero.

« Si è detto che una Società di subaccollatarî prese la linea « Foggia e Candela al Ponte Santa Venere, e forse anche il tra- « foro di Conza; costruì il tratto sino a Candela, che tutti sapete « essere piano e facile come il palmo della mano, iniziò pure i « lavori sino a Ponte Santa Venere, che, come vi fu già detto « ieri, si trova in identiche condizioni. A questo punto l'accolla- « tario impuntò, e non andò più innanzi.

« Ora viene a proposito in suo aiuto la proposta del Mini- « stero, alla quale, se date la vostra adesione, il trionfo di quegli « accollatarî sarà completo.

« Ma credete che costoro si terranno paghi di ciò?

« No; voi dovete ancora dare dei compensi: voi dovete com- « pensare la Società per quaranta milioni di lavori ordinati e che « essa deve disdire; voi dovete fare sulla garanzia un piccolo au- « mento di mille lire per chilometro, che solo, grazie alla nostra « Commissione, troviamo ridotto alla metà. Quell'aumento si è detto « compensativo degli enumerati danni e di certe altre spese. Io al « contrario ritengo fermissimamente che noi non dobbiamo pagar « nulla, e che abbiamo il dovere d'obbligare la Società ad eseguire « gl'impegni che si assunse. Oltre che non debbe obbliarsi come « la Società per le ferrovie meridionali per l'evidente ed ostinato « suo rifiuto di eseguire la convenzione e la legge, debbe essa

« invece di avere restituire allo Stato. Lo che essendo incontrover-
« tibile può questo ben transigere sul terreno delle multe ogni con-
« troversia, e rettificare del primo contratto quanto giustizia vuole
« che sia rifatto. Quella certamente in tanto suo manifesto torto
« sarà lieta di uscirne colla transazione. »

Questa era l'onesta via, indicata dall'onorevole oratore, come avrebbesi potuto e dovuto riformare la prima contrattazione, non aggiungendo maggiori largizioni; ma riducendo gli eccessivi guadagni in transazione delle ingenti multe, nelle quali per mancato adempimento era manifestamente incorsa la Società delle meridionali.

L'onorevole Deputato Marolda-Petilli egregiamente ragionava sulla convenienza di conservare il passaggio di Conza; ne enumerava i vantaggi, in vista dei quali osservava che, seppure non fosse decretato, avrebbe dovuto statuirsene l'eseguimento; e, per rilevare in qual proporzione stavano le ferrovie nelle meridionali e nelle settentrionali provincie d'Italia, riferiva le seguenti indicazioni statistiche.

« Nelle provincie meridionali per ogni chilometro quadrato ci
« sono tre metri e dodici centimetri di strada, e nelle settentrio-
« nali ve ne sono sedici e tredici centimetri. Per ogni cento abi-
« tanti nelle provincie meridionali ve ne sono 3, 89, nelle setten-
« trionali 18, 55.

« Quindi a parità di superficie, le strade ferrate delle provin-
« cie meridionali stanno a quelle delle altre provincie del regno come
« 1 : 5, 17, ed a parità di popolazione come 1 : 4, 77, ed a pa-
« rità di superficie e di popolazione (in ragion composta) come
« 1 : 4, 95. »

Egli conchiudeva il suo interessante discorso con queste parole:

« Altre molte considerazioni potrei presentare alla Camera, ma
« mi consenta di dire solamente che è necessario ci persuadiamo
« una volta che tutte le unificazioni di cui ci siamo fatti belli si-
« nora, l'amministrativa, la legislativa, saranno lettera morta se
« non estendiamo il beneficio del progresso alle popolazioni.

« Questo beneficio sarà unificazione, perchè le comunicazioni
« sono vero, reale e materiale progresso. Accontentale con gettare
« strade ferrate, e tanto più ne costruirete, tanto più le popola-
« zioni saranno veri appoggi della nazione.

« Questi beneficî noi speravamo e ci ripromettevamo, quando
« votammo tutte le reti delle ferrovie italiane.

« Non si disfaccia oggi quello che ieri decretammo come utile
« e necessario. »

Come poteva rimaner delusa cotanto giusta e legittima aspettazione? Eppure fatalmente così avveniva! Il Parlamento demoliva l'opera propria!

L'onorevole Deputato Leopardi esordiva così il suo bel discorso.

« Signori, le proposte fatte dagli onorevoli ministri Jacini e
« Sella alla Camera, e dalla Camera trasmesse alla Commissione
« incaricata di riferire sul progetto di legge per il riordinamento
« delle strade ferrate presentato dagli onorevoli ministri Menabrea
« e Minghetti, concernono quasi esclusivamente le provincie meri-
« dionali, e sono di cotanta importanza, che laddove ricevessero senza
« le necessarie correzioni, l'approvazione del Parlamento, si trar-
« rebbero dietro la perpetua ruina economica di quella sì cospicua
« parte del regno.

« Ciò nondimeno due terzi dei componenti di quella Commis-
« sione, priva dei lumi che le avrebbe di certo forniti la discussione
« degli uffizî, sventuratamente soppressa, pur confessando i difetti
« delle proposte ministeriali e spesso lamentando di non aver li-
« bertà di fare altrimenti, accolsero le modificazioni in esse conte-
« nute: e, ciò che più monta, scelsero a relatore l'onorevole Cor-
« renti, mio buonissimo e carissimo amico, del quale conosciamo
« tutti la molta valentia letteraria e statistica.

« Quest'ottimo nostro collega, affascinato dalla idea un po'
« regionale che informa le proposte dei due Ministri, e che pur-
« troppo l'amore del loco natìo ridesta talora negli animi anco i
« più devoti all'unità nazionale, s'è ingegnato, con la purezza del
« linguaggio, col brio dello stile e con l'intreccio sì maneggevole
« delle giaciture geografiche e topografiche della nostra penisola, non
« sempre a palliare, che non era possibile, ma sì a rendere sem-
« pre meno paurose le audacissime modificazioni Jacini-Sella, per
« poterle raccomandare all'approvazione della Camera: simile, in
« ciò, a quel mago della favola che, con le sue arti, riusciva a far
« comparire giovane e bella la più laida e vizza donnaccia.

« Aggiungasi a ciò la naturale tendenza che abbiamo noi Ita-
« liani di lasciarci agevolmente sedurre dallo splendore della forma
« in pregiudizio della sostanza delle cose, e si misuri quale e quanto
« sia il còmpito degli oratori che imprendono a prosciogliere le
« proposte ministeriali dagl'incantesimi dell'abilissimo relatore, af-
« fine di mostrarle quale in realtà sono, esiziali allo svolgimento
« della novella vita nazionale nella terza parte del territorio e della
« popolazione del regno. »

Il chiaro oratore, dopo questo bel prologo che bene abbozzava la vera fisonomia delle cose, fece una giudiziosa analisi critica di tutta quanta la scaltra relazione per iscoprirne la nociva sostanza; espose quindi il sistema della rete ferroviaria italiana immaginato dal rimpianto Conte di Cavour; mostrò come le linee che si volevano sopprimere entrassero nel concetto di quel grande, la cui immatura morte è stata la maggiore sventura d'Italia; e conchiuse con queste parole:

« I ministri e i commissari modificatori credono di buona fede
« che la soppressione di due di quei valichi porterebbe un'econo-
« mia; ma non v'è, nè può esservi alcuno che abbia studiato dav-
« vero questa materia, il quale non s'accorga del grave danno, in
« gran parte irreparabile, che la presente legge, se mai passasse tale
« quale è stata proposta, recherebbe all'erario nazionale; disordi-
« nando, proprio dove ha da riuscire più proficuo, il nostro sistema
« ferroviario. »

Lo stesso oratore in altra sessione pronunziò, intorno all'immaginato riordinamento delle ferrovie meridionali, le seguenti spiritose parole:

« Siamo molto lontani dal tempo che dava materia al poema
« del Tassoni, ma gli onorevoli ministri modificatori potevano dispen-
« sarsi dal fornire il tema, non di una secchia rapita, ma di una
« ferrovia bubbolata. »

L'onorevole Deputato Depretis cominciava il suo grave ed assennato discorso in questo modo:

« Signori, il vasto tema che da più giorni stiamo discutendo
« non è che una parte del tema ancora più vasto, quello dei mezzi
« di comunicazione del paese, de' suoi commerci, de' suoi servizi di
« trasporto. Sicuramente se accade che una locomotiva arrivi alla

« spiaggia del mare e non trovi un porto, se il passaggiero giunto in
« porto e sceso a terra non trova la locomotiva, se alla vaporiera
« che attraversa le nostre pianure e le nostre vallate si giunge sul
« dorso del somiere, certo, o signori, che questi fatti indicano che
« ci troviamo in uno stadio incipiente e quindi transitorio, ovvero che
« nelle cose nostre regna una grave perturbazione amministrativa.

« Ma io abuserei della compiacenza della Camera, sulla quale
« debbo affidarmi quest'oggi, se volessi entrare in questa gravissima
« e vastissima discussione; io sarò più modesto nel mio cómpito.

« Noi abbiamo d'avanti dei contratti, l'ha osservato l'ono-
« revole relatore; il nostro esame è ristretto dalla natura dell'atto
« che ci fu posto dinanzi. Volentieri ne usciremmo, se il potessimo:
« nol possiamo. »

Il saggio oratore sulla quistione della opportunità, da lui promossa, così si esprimeva:

« Prima di tutto, signori, io non posso, io che pure ho avuto
« non so se la fortuna o la disgrazia di dover meditare un po' di
« tempo su questa sorta di affari, io non posso lasciar passare que-
« sta occasione senza osservare alla Camera qual gravissimo incon-
« veniente sia lo esaminare un progetto di legge così complesso.

« Da Aosta a Gallipoli non c'è paese in Italia che non sia,
« non dico turbato, ma certo commosso dalla grande discussione
« che ci sta dinanzi. Tutte le terre d'Italia sono interessate, tutte.
« Bisogna andare sul Ionio, dove non corre ancora locomotiva, o pas-
« sare nelle parti insulari per trovare terra che non sia preoccupata
« delle nostre discussioni.

« Eppure il momento non è propizio, signori, per giudicare
« tranquillamente e pronunziarci sopra così delicate quistioni.

« Alla vigilia delle elezioni generali! I deputati sono uomini,
« non sono eroi. Bisogna che lo diciamo una buona volta: il Parla-
« mento è una buona istituzione umana, e dagli uomini e dalle
« umane istituzioni bisogna domandare il possibile, non l'impossibile.

« Col metterci avanti questo progetto di legge in questo stato
« di cose, mi permetta il Ministro che io glielo dica, ha assunta
« una grande risponsabilità. Non ci guadagnano le istituzioni quando
« una legge simile viene a dividere, si può dire, il Parlamento ed
« il paese tra le aspettazioni dei vantaggi ed il timore dei danni.

« Non è la prima volta che questo è avvenuto, ma giammai in que-
« sta misura, epperciò più la deploro ed altamente protesto contro
« un simile sistema.

« Perchè non bisogna dissimularsi, signori, che la civiltà ha an-
« ch'essa le sue commozioni, direi quasi, ed una di quelle che com-
« movono più profondamente le masse è appunto questa che sorge
« al pensiero dell'apertura d'una ferrovia, che passi presso il paese
« nativo; le popolazioni non hanno motivo di agitazione più potente
« di questo.

« Dunque è stata una grande imprudenza il riunire tanti in-
« teressi e tante passioni in questa discussione; e se il Ministero ha
« veduto il pericolo, l'offesa recata alle istituzioni costituzionali, e
« tuttavia ci ha condotti su questo terreno, bisogna forse conchiu-
« dere che vi sia stato spinto da una grande necessità.

« Io dico che è un'imprudenza, perchè, lo ripeto, anche ai Par-
« lamenti bisogna richiedere il possibile.

« Qui, o signori, se ci pensiamo bene, non facciamo una
« legge che domani possiamo mutare, non facciamo nemmeno un
« contratto od una concessione di una ferrovia che possiamo ri-
« conoscere, per le sue condizioni, dannosa allo Stato, ma che
« possiamo compensare con un patto migliore domani, si tratta
« che noi comprendiamo, meno poche, tutte le ferrovie d'Italia,
« tutte le linee principali fissate, le tariffe stabilite; è una specie
« di grande fedecommesso che noi istituiamo per 99 anni sul ser-
« vizio dei trasporti in Italia, è più che un contratto; potrebbe
« essere un trattato, poichè il capitale non ha patria, e tutti i Go-
« verni difendono gl'interessi dei loro cittadini; potrebbe essere tale
« atto e tale vincolo da non poter essere sciolto che colla guerra
« o colla rivoluzione.

« Ho fatto questo cenno per capacitare i miei colleghi che
« mostrano una certa impazienza di venire al termine della discus-
« sione, e per constatare che, oltre alle infinite difficoltà che pre-
« senta una stipulazione contrattuale, c'è il vincolo che con que-
« ste disposizioni e con questa legge si viene a porre sulla più
« grande delle industrie del paese.

« Ho detto che sarà forse una suprema necessità. Ma il Par-

« lamento sinora non la vede; il Parlamento vive di luce; il Mi-
« nistero non fa parte del sistema parlamentare.

« Venendo al problema che ci sta dinanzi io credo poterlo for-
« molare esattamente nei termini seguenti:

« Quando si tratta del generale riordinamento delle ferrovie,
« e loro amministrazione, che si cerca? Si cerca di ottenere le
« ferrovie di cui il paese ha bisogno, e di ottenerle nel minor
« tempo, al minor prezzo, nella migliore direzione possibile, e di
« ordinarne il servizio e le discipline per modo da ottenere una
« progressiva diminuzione nella spesa dei trasporti.

« Questi termini sono inscindibili tra loro se si vuole risolvere
« il problema. Non vi è problema più di questo complesso; e alla
« cui risoluzione se voi vi applicate ragionando sopra uno o sopra
« alcuni soltanto dei termini che vi ho indicati, facilmente cadrete
« in errore. »

E dopo di aver notati altri motivi, che sviavano dal diritto sentiero il retto giudizio pel diffinitivo assettamento del sistema ferroviario italiano, il chiaro oratore proseguiva così:

« Io credo che perderei tempo io stesso e stancherei la pa-
« zienza della Camera, se volessi intavolare una discussione sul mi-
« gliore modo di formare i gruppi delle ferrovie in Italia. Però,
« permettete un'osservazione. Si possono ordinare le ferrovie in un
« provvisorio che non sia troppo provvisorio, o in un deffinitivo che
« possa meritare questo nome, quando l'assetto politico non è an-
« cora intieramente fissato? Io credo di no.

« Ricorderò, per esempio, la capitale dello Stato. Le comunica-
« zioni di un paese sono in strettissima relazione col centro della
« sua amministrazione. Qual'è il nostro centro? Firenze? Roma?

« Io non so.

« Il momento per questi lavori deffinitivi non è giunto, io l'ho
« già detto altra volta. Cosicchè io credo che quello che possiamo,
« che dobbiamo fare è un lavoro provvisorio. »

Sulla inopportunità della imitazione, il benemerito oratore così si esprimeva:

« Si è detto nella relazione, si è detto nella discussione, che
« questo riordinamento ha prodotto dei grandi risultati in Francia,
« e che perciò dobbiamo farlo anche noi.

« Mi pare che qui sia un po' come di quelle usanze che quando « arrivano in provincia, non sono più di moda a Parigi, poichè mi « pare che non ci sia più la gran voga delle fusioni in Francia.

« E poi le circostanze nostre sono affatto diverse. Noi non « possiamo argomentare in Italia da ciò che si è fatto in Francia. »

Egli svolgeva questo argomento narrando come le cose erano procedute in Francia e poscia soggiungeva:

« Se potessimo fare lo stesso noi saremmo ben fortunati.

« E poi, o signori, se vogliamo imitare la Francia non bi-« sogna spaventarsi d'imitarla in quello che si fa di eccellente nella « sua amministrazione. Quell'amministrazione, massime in fatto di « ferrovie, come è condotta? Quante cautele non si mettono in-« nanzi prima che questi interessi così gravi vengano elevati, dirò « così, alla dignità di legge, alla dignità di privilegio o di conces-« sione? Non sono mai più finiti gli esami, e questi si fanno da « molti e diversi Consessi, Commissione consultiva delle ferrovie, « Comitato misto dei lavori pubblici, Consiglio di Stato, Consi-« glio generale dei lavori pubblici; insomma bisogna che lo con-« fessiamo: noi facciamo in fretta, e purtroppo molte volte fac-« ciamo male. Quando s'imita il sistema, bisogna imitarne l'ese-« cuzione.

« Vedete tutte queste nostre leggi sulle strade ferrate, tutte « discusse in fretta, votate sotto l'ardore della canicola, in mezzo « ai trambusti dei nostri sentimenti agitati, le abbiamo votate.

« Ma facciamo senno una volta.

« Io non parlo delle condizioni del credito, poichè ognuno può « indovinare dopo quello che ho detto, il resto che potrei dire.

« Certo che noi non rialziamo il nostro credito dello Stato « così facendo; ed io credo fra le altre cose, poichè sono su que-« sto argomento, che in Francia non si sarebbe fatto il riordina-« mento come l'abbiamo fatto noi. »

Parlando il benemerito oratore, sulla quistione del tracciato nelle ferrovie meridionali, diceva tante giudiziose cose che lungo sarebbe di tutte riportare; mi limiterò a trascrivere soltanto un notevole brano, quello che più direttamente si riferiva alle linee del Sannio e che suonava in questi termini.

« Qui si fa, per ottenere un tracciato più breve, la linea di

« Aversa. [1] Prima obbiezione. Ma che necessità di questa linea? « Voi avete le romane; il transito non è talmente aumentato che « non si possa farlo liberamente. Dunque che cosa facciamo? Le « linee son tanto vicine che formano un rombo tra loro. Voi avete « doppia garenzia sulle due linee.

« Fate un po' il conto che cosa avviene quando sviate il tran- « sito in quel modo sopra due linee che camminano ad un raggio « d'azione tale che il movimento dell'una si confonde con quello « dell'altra? Voi raddoppiate la garanzia, diminuite il prodotto preso « separatamente, fate una perdita più che doppia. So bene l'ob- « biezione che mi si può fare, che, cioè, presso le città massime, « vi è il movimento locale, il quale di gran lunga prevale; ma, « signori, la nostra finanza vuole che questi raddoppiamenti non si « facciano senza necessità.

« Io ho qui sviluppato dei conti per provare i risultati di que- « sto modo di dividere i transiti sopra linee che convergono, con « poche e molte volte con insensibili differenze, agli stessi scopi, « sono gravissimi.

« Un'altra obbiezione io debbo fare a questo tracciato.

« Io considero come una buona idea della Commissione quella « di rannodare la linea da Salerno a S. Severino. E poichè abbiamo « fatto la galleria di Solofra e siamo giunti ad Avellino (almeno « giova ritenere che ci arriveremo, io non conosco lo stato dei la- « vori) per scendere nella valle del Sabato ed attaccarsi a Bene- « vento io domando: ma perchè gli Avellinesi che per avventura « volessero andare per una specie di linea centrale per Benevento, « a Campobasso, giunti a Benevento discenderanno a Telese per « risalire a Campolattaro? Che differenza c'è? Sono sette chilo- « metri di più di strada che fanno....

Interrompeva il Presidente del Consiglio dicendo:

« Avellino è già abbastanza favorito, ha una strada quasi sua. »

[1] Si noti che la pretesa brevità faceva proporre la linea per Aversa, mediante la quale si affermava che la distanza da Napoli a Caserta sarebbe risultata di 28 chilometri, con risparmio di 5 chilometri sul cammino per la ferrovia Romana.

Nel fatto la linea di Aversa misura 34 chilometri, ed invece allunga il cammino di un chilometro da Napoli a Caserta. Ecco con quanta verità si ponevano i dati della quistione alla discussione del Parlamento! Se l'oratore l'avesse saputo, con tutta la sua pacatezza, avrebbe gridato come un energumeno!

Replicava l'oratore:

« Mi perdoni, adesso facciamo la quistione della convenienza
« del tracciato. Io dico che gli Avellinesi, quei di Ariano, di Grotta
« Minarda, tutta la popolazione che sta nelle valli del Calore, dell'Ufita,
« del Miscano, del Sabato, nella conca Beneventana, mi dica un po'
« se debbono scendere a Telese per 24 chilometri a cui si deb-
« bano aggiungere gli altri 22 di pendenze eccezionali, si ha un
« totale di 46 chilometri per andare a Campolattaro? [1] La strada
« di Campobasso penetrando nella valle del Tammaro si svilupperà
« meglio, e poi in quella direzione abbiamo uno studio, qui in-
« vece ci è il bujo. Ma è in questo modo che si fanno i progetti?

(Calvino ed altri onorevoli deputati dicono) « Ha ragione.

Continua l'onorevole Depretis:

« Poi sappiamo cosa valgono queste distanze geografiche che
« si mettono nei progetti e nei libelli. Io mi ricordo la famosa pe-
« tizione che l'onorevole Nisco ha tanto patrocinata per la linea
« Amorosi-Telese, di cui si può considerare come l'eroe difensore.
« Ebbene in essa si diceva che la distanza da Benevento a Ter-
« moli era di 111 chilometri, invece, secondo il mio debole parere,
« sarebbero 157 e più, differenza circa del 50 per cento. »

Poscia l'oratore, ragionando sull'abbandono della linea di Conza, molto bene ne rilevava il danno gravissimo sotto il punto di vista tecnico ed economico; e dal lato amministrativo egli esaminava la quistione delle multe e del compensamento. Sulla quale quistione, io trascriverò solo i due principali brani del discorso che meglio contribuiscono a mostrare le enormezze contenute nel progetto di legge allora in discussione.

L'oratore, intorno alle ingenti multe che lo Stato aveva dritto d'infliggere alla Società inadempiente, ricordava i termini perentori della contrattazione e la larga garentia appunto perciò consentitale in annue lire 29 mila a chilometro, e notava che nel caso dell'assoluzione impartita col progetto di legge, la multa sarebbe invece

[1] Nel progetto Pesapane il cammino da Benevento a Campolattaro era di 35 chilometri ed 800 metri. Perciò, anche coi dati somministrati all'oratore, l'allungamento per Telese risulta di 10 chilometri e 200 metri. Ma nel fatto la distanza per la linea governativa è di 31 chilometro da Benevento a Telese; e da quivi, sviluppandosi l'ascesa con discrete pendenze, si dovranno percorrere non meno di 40 chilometri fino a Campolattaro. Perciò l'effettivo allungamento da Benevento per Telese a Campolattaro risulterà di oltre 35 chilometri!

ricaduta a carico dello Stato. Egli in proposito così si esprimeva:

« Che cosa avverrebbe adesso? Avverrebbe questo, che il « concessionario che aveva un obbligo preciso di eseguire un contrat- « to, e non l'ha eseguito, non solo sarebbe dispensato dalla multa, « ma dovremmo anche pagargli l'intera garanzia sopra un tronco che « ha fruttato poco, e perchè? Perchè il concessionario non ha spinto i « lavori della linea come era suo obbligo in forza del suo contratto, per « ricevere la corrente dei viaggiatori: di modo che il concessionario « col ritardare i lavori riescì a diminuire i prodotti e ad accrescere la « garanzia a danno dello Stato, e la multa andrebbe in senso inverso « di quello che dispone la legge, cioè verrebbe a colpire il Governo.

« Il ministro Menabrea ha rimesso la multa, ci si disse.

« Prima di tutto c'è la legge, e ci sono i tribunali per de- « ciderla questa quistione: non la può decidere il Ministro: poi « non credo che la lettera del ministro Menabrea importi una re- « missione completa della multa.

« Adesso la cercherò, poichè l'onorevole Nisco fa segno di « sì, e la Camera deciderà. »

Leggeva l'oratore la lettera e commendandola diceva:

« Io intenderò male, ma non vedo qui che un atto molto « conveniente del ministro Menabrea, e non vedo per nulla che ci « sia stata una remissione della multa. »

Nè poteva essere altrimenti; il nome del Conte Menabrea è la maggior illustrazione d'Italia; in quella cara e simpatica persona sono incarnate la sapienza, la generosità e la probità; e certamente alla sventura di perdere la intelligente e coscienziosa direzione di lui, in un ramo di cotanto pubblico interesse, dobbiamo attribuire i mali gravissimi che deploriamo.

Parlava poscia l'oratore dei compensi in questo modo:

« Non so veramente come si potrebbe sostenere la parte della « legge che si riferisce ai compensi per l'abbandono della linea di « Conza. Abbiamo sentito una lunga descrizione di tutte le diffi- « coltà eccezionali di quei lavori, del tempo lunghissimo che ci « vuole per eseguire la galleria.

« Che cosa significa questo?

« Significa che quel tronco costa molto, e noi dobbiamo pa- « gare molto all'appaltatore perchè lo abbandoni?

« Ma non credo che si persisterà in simili proposte.

« Se si persistesse in tutte le condizioni di quel contratto, mi si « permetta di dirlo, sarebbe veramente cosa enorme.

Purtroppo vi si persistette e furono dalla Camera approvate!!!

Ritornando l'oratore sulla quistione delle multe e dei compensi, diceva così:

« Ma se io dicessi alla Camera che la multa è confusa nei cor« rispettivi del contratto, ed è stata prevista dal concessionario prima « di fare la sua offerta?

« Eppure la cosa è così.

« Del resto che la multa sia stata contemplata nella costituzione « della Società, questo risulta da un atto pubblico rogato dal notaio « Turvano, dal quale apparisce che fino alla somma di sei milioni « fu posta dall'appaltatore a carico della Società; questo è notorio; « evvi un istrumento che ognuno può vedere; e ci sono le formole « delle sottoscrizioni, delle azioni che precedettero la concessione; « e si sa che la multa fu ripartita tra i gruppi.

« Dunque questo onere è stato contemplato nei corrispettivi del « contratto, e non solo adesso scompare la multa; ma pagasi lar« gamente l'appaltatore, perchè i lavori più difficili e costosi sieno ab« bandonati.

« E sapete che cosa pagasi ancora? Pagasi la perdita che l'ap« paltatore fa sulle azioni.

« Io credo che la Società sia stata costituita con dei difetti, io « vorrei che prosperasse, ma non è stata costituita bene, ed una « prova è questa: che l'appaltatore è stato pagato con delle azioni « delle quali ora reclama un'indennità perchè sono depreziate.

« Questo che io dico risulta da uno scritto comunicato alla se« greteria dell'ispettore Rovere [1], il quale appunto calcolando l'in« dennità da pagarsi per l'abbandono di Conza mette in conto la « perdita sulle azioni, il che vuole dire che l'appaltatore della linea « di Conza ha ricevuto delle azioni in conto-prezzo.

« Io credo che a questo punto non si andrà; voglio sperarlo,

[1] Il lodato Ispettore del Genio Civile era allora delegato dal Ministero in affari delle Meridionali. Il giornale *Roma* di lunedì 22 ottobre 1866 n. 291, in un articolo intitolato Scandali ferroviari, dice che egli abbia abbandonato il servizio governativo per godere il lauto stipendio di lire 30mila annue a lui fissato dalla Società delle Meridionali.

« e qui mi determino a liberare la Camera dalla noja che le avrò
« dato col mio discorso. »

Discorso che il grave oratore conchiudeva con queste parole:

« Signori, io non ho più che un ultimo schiarimento da dare
« per dimostrare, secondo me, che senza gravi modificazioni quello
« scopo che doveva prefiggersi il Governo con questo progetto di
« legge, cioè un buon riordinamento delle ferrovie, questo scopo non
« si raggiunge.

« Non sono le ferrovie che più preme di riordinare.

« Noi dobbiamo riordinare principalmente l'impianto, l'organi-
« smo, l'amministrazione delle nostre società industriali; questo dob-
« biamo fare con benevolenza, sì, ma con fermezza, e con tutti
« quei mezzi di cui il Governo può disporre.

« Bisogna dirlo, chè per me non temo che l'odiosità mi venga
« addosso; n'ebbi già tanta che questa sarà un nulla, quando trat-
« tasi di dire la verità.

« Ma la facilità stessa, o signori, con cui il Governo ha ac-
« consentito alla convenzione colle meridionali, deve esserci arra
« che le società piegano poi, se trovano chi stia fermo.

« Da 34,000 lire al chilometro la garanzia è stata portata
« a 31mila; da mille lire al chilometro la sovvenzione è stata ridotta
« a 500 [1]. Quando si fanno saltare milioni con questa facilità,
« quando la proposta dell'ingegnere Rovere subisce un coefficiente
« di diminuzione così importante, è lecito sperare che il coefficiente
« seguiterà ad agire nell'interesse dell'erario e del paese.

« Io credo che senza di ciò si farebbe atto improvvido ap-
« provando la legge. Bisogna riformare le società industriali, mu-
« tare le condizioni dei contratti. Io lo dichiaro altamente: nes-
« suno è meno di me inclinato a recriminazioni, nè a rancori. Io
« sono stato in disaccordo nel breve tempo del mio Ministero colla

[1] La originaria garentia di lire 29mila a chilometro era elevata a lire 34mila a chilometro, dalla convenzione stipulata con la Società delle meridionali; la quale poscia ne consentiva la riduzione a lire 31mila il chilometro. Questa riduzione di lire 3mila a chilometro sopra chilometri 1600 importava annuo lire 4 milioni ed 800mila! Con la convenzione si stipulava l'annua sovvenzione di mille lire a chilometro sull'intera rete di 1600 chilometri e per tutti i 99 anni della concessione, nel quale tempo avrebbe incassate lire 158milioni e 400mila la Società delle Meridionali; la quale, dopo la stipulazione fattane con gli onorevoli Ministri Sella-Jacini, ne consentiva la riduzione alla metà!

« Società delle meridionali, ma io non me ne ricordo neppure.

« Ma io sono spaventato dalla mole dei sacrifici che si fanno « con questo contratto. E se, come temo io, questi sacrifici do- « vessero mai essere inefficaci! io sono spaventato ed addolorato « vedendo abbracciare un sistema d' indulgenza che non è accompa- « gnato dalla necessaria fermezza.

« Io prego sopra tutto il Ministero, perchè pensi a quello « che io, in buona fede, sono venuto dicendo qui a lui ed al « paese.

« Io non faccio guerra a nessun Ministro, nè sono nemico osti- « nato di nessuno, e la mia indole ripugna alle lunghe inimicizie. « Ebbene accetti il mio consiglio, e pensi seriamente alle mie os- « servazioni.

« Io credo che, accettandolo, farà opera utile, e di cui l'Ita- « lia gli sarà riconoscente. »

La gravità di questo discorso avrebbe meritato di esercitare preponderante influenza sulle determinazioni della Camera! Peccato che non avvenisse così!

L'onorevole Deputato Torrigiani esordiva così il suo discorso:

« Signori, la discussione intorno a questo grave progetto di « legge che si prolunga da nove dì, il numero degli oratori iscritti, « l'importanza dei discorsi che si sono pronunziati, l'interesse che « ciascuno pone nella materia discussa, sono altrettante prove che « da tutti si sente come intorno a questo disegno di legge si ran- « nodi gran parte dell' avvenire economico del paese.

« Io mi compiaccio di vedere la Camera con quanta diligenza « procuri di trovare il bandolo della matassa, che è raccolta nel « grosso volume che ci sta dinanzi.

« Io credo che con ciò la Camera voglia ancora mostrare di « avere avvertita la grave differenza che corre tra questo e quel cu- « molo di leggi, tanto nell' ordine amministrativo, quanto nell' or- « dine giudiziario, che fummo chiamati sommariamente a discutere « e votare; divario che, a mio avviso, si palesa riflettendo che se « per avventura alcuni degli articoli delle leggi che noi abbiamo « già approvate facessero mala prova, la Camera può immediata- « mente correggere in tutto od in parte il difetto che si fosse pa- « lesato, laddove, trattandosi di un contratto che vincola gl'interessi

« del paese per quasi un secolo, noi non potremmo rompere questi
« vincoli senza moltiplicare i sacrifizi che già sembrano a molti,
« ed a me stesso, eccessivi. »

Il chiaro oratore svolgeva parecchi principî economici pertinenti alla materia, tra l'altro quello della tariffa differenziale, che egli voleva applicato ancora sulle ferrovie italiane pei trasporti delle merci, massime quelle di gran peso e di gran volume. Perciò conchiudeva il suo dire proponendo alla Camera un ordine del giorno, col quale si sarebbe invitato il Ministero a studiare la materia delle tariffe pei trasporti ferroviari, ed a proporre al Parlamento le modificazioni meglio adatte a promuovere il progresso economico della nazione.

L'onorevole Deputato Valerio, uomo tecnico peritissimo della materia ed a niuno secondo per patriottismo e lealtà, con grande acume e profonda penetrazione, partitamente esaminava tutto quanto il progetto di legge, e ne dimostrava la inaccettabilità con tanta evidenza da produrre pieno convincimento. Il suo lungo ed assennato discorso meriterebbe di essere letto per intero; ma, non potendolo tutto riportare, mi contenterò di trascriverne i più spiccati brani. Egli lo cominciava con queste parole:

« Sorgendo a parlare in questa discussione che già da dieci
« giorni dura, sebbene io non possa acconciarmi a credere che
« sia durata troppo, se tengo conto della gravità e dell'importanza
« della materia che trattiamo, sorgendo a parlare in questa discus-
« sione, domando licenza alla Camera di costatare un fatto che mi
« sembra contenere in sè la caratteristica della discussione stessa
« che ci occupa.

« Dall'un lato gli oppositori, dall'altro i difensori di questa
« legge si sono tenuti entrambi in due metodi l'uno assolutamente
« dall'altro distinto. Gli oppositori cercarono nella grande quantità
« di quistioni che ci venne portata riunita, vorrei dire affastellata
« insieme, gli oppositori cercarono di scernere alcune quistioni, le
« principali, di discuterle, di afferrarle e di andare al cuore di cia-
« scuna. Dall'altro i sostenitori di questa legge, prendendo le mosse
« dall'immaginosa relazione del dottissimo nostro collega che è in-
« caricato d'esprimere i sensi della Commissione vostra, e venendo
« allo splendido discorso dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici,

« che ieri abbiamo sentito con piacere, i sostenitori, dico, di que-
« sta legge dall' altro lato cercarono di riunire le quistioni insieme
» considerandole solo a grandi colpi di vista, direi quasi, come
« dalla cima di quegli Appennini che vogliamo valicare in tanti punti.

« E quando noi compariamo le due prominenti difese, che
« sono, come ebbi già l' onore di dire, la relazione della Commis-
« sione ed il discorso dell' onorevole Ministro, noi vediamo che,
« benchè appartenenti a scuola affatto diversa, in ciò si rassomi-
« gliano, che non isfuggendo le difficoltà (debbo dirlo francamente
« ad onore delle persone che ho poc' anzi accennate), pure ne
« affrontano l'esame, ma ne sfuggono la soluzione.

« Dirò anzi, parlando specialmente della relazione della Com-
« missione, che da molti casi scorgendo la posizione del quesito
« e lo sviluppo delle relazioni da cui avrebbe dovuto derivare il
« voto della Commissione sul medesimo, mi pareva di trovarmi con
« essa perfettamente d' accordo. Ma appunto all' ora delle conside-
« razioni generali inaspettate, l' innovazione di dottrine teoriche che
« forse in quel caso concreto non trovavano alcuna pratica appli-
« cazione, vengono ad intromettersi ed a costituire un vago in-
« sieme nel quale riesce impossibile scernere la verità.

« Quando avete riletta la relazione, rimeditato il discorso
« del Ministro, non è possibile, credo, difendersi dall' impressione
« che malgrado vostro in voi si produce, di aver letto ed udito due
« distinte elaborazioni d' uomini d' ingegno, le cui convinzioni non
« sieno completamente d' accordo cogli atti che difendono.

« Tengo a stabilire che forse ciò dipende appunto dalla schiet-
« tezza ingenita delle onorevoli persone di cui parlo; in quanto che
« si fecero un dovere di esaminare tutti e singoli i problemi; esa-
« minarli, porli, ma non risolverli.

« Fors' anche quando si procede con questo metodo allo studio
« di tante quistioni, le quali non hanno un necessario nesso logico
« tra di loro, è impossibile schivare l' urto di alcune piccole con-
« traddizioni; ed io spero non mi vorranno imputare di scortesia
« se io dico che le ragioni e i principî esposti dalla Commissione
« e dal signor Ministro non collimano pienamente tra loro.

« Dopo le chiare e precise parole colle quali l' onorevole Bon-
« ghi tratteggiando il concetto dei gruppi, col pretesto del quale fu

« portata al Parlamento la riunione, l'accozzamento delle leggi che « stiamo discutendo; dopo che egli così completamente vi ha di- « mostrato la vanità di quel concetto male adombrata a coprire in- « tendimenti affatto estranei ai principî che si adducevano, io non « mi attendeva certamente di dover trattare ancora di questa ma- « teria. Ma pure i principali oratori favorevoli al Ministero, e il « Ministro stesso sono tornati ad appoggiarsi a questo concetto.

« Essi invero non si diedero per intesi di tutti gli argomenti che « il Bonghi aveva messo innanzi, nè si avventurarono a discutere « nella loro sostanza le obbiezioni fatte, ma ripigliarono il concetto « con serena imperturbabilità, come se pur discutibile non fosse. Ed « invero, se ricordo che il Ministro dei lavori pubblici, pur ieri, « mentre riprendeva il concetto dei gruppi, conchiudeva che, a suo « avviso, e due, e tre, e quattro, e cinque, e sei, e sette (si è « fermato al sette, se non faccio errore) si potevano sostenere « egualmente, pare a me che il Ministro dei lavori pubblici non « avrebbe potuto fare un comento più completo di quei principî che « così nettamente ci esponeva il commentatore di Platone. »

Dopo questo melato prologo, il sagace oratore discuteva la materia con pari squisitezza, che è bella a leggere per gustarne il sapore.

Egli dapprima e per minuto considerava la convenienza di vendere le ferrovie dello Stato al convenuto prezzo di 200milioni, esaminando la quistione sotto il triplice punto di vista politico, economico e finanziario. Giudicava inconveniente la vendita per saggi motivi politici ed economici; e quanto al lato finanziario della quistione, egli, con lunghe ed accurate calcolazioni, dimostrava che il prezzo nominale di 200milioni sarebbe stato nel fatto di molto diminuito dagli oneri, che con la vendita avrebbe assunti lo Stato. Trascrivo in proposito le sue parole.

« Riassumendo alla perfine questi conti, per cui ho cercato « di stabilire nettamente i pesi che diminuiscono il prezzo nomi- « nale, e i compensi che lo accrescono, io arrivo al risultato che « ho raccolto in questa tabella, della quale, se la Camera lo crede, « io indicherò solo i risultati finali, riservandomi ad inscrire la ta- « bella in nota nel rendiconto uffiziale.

« Lasciata aperta la quistione che si riferisce all'epoca da cui « deve partire la cessione, il che porta di per sè circa cinque

« milioni, come ebbi l'onore di dire l'altro giorno, io trovo che « i pesi che diminuiscono il prezzo nominale ascendono, secondo le « esposte cifre a lire 64,705,000 [1]; i compensi che lo accrescono « ascendono a lire 2,800,000.

« Il vero prezzo riesce dunque di lire 138 milioni. Se poi sia « vero, come purtroppo pare che sia, che la cessione, e per conse- « guenza la decorrenza dei prodotti a profitto della Società parta dal « 1° gennaio 1865; se cioè è vero che mentre oggi noi discutiamo « i profitti delle strade ferrate questi già corrano a beneficio delle « Società compratrici, bisogna aggiungere altre lire 4,685,000 e « il prezzo reale resterà allora ridotto a lire 133,400,000 circa. »

Ed appresso egli soggiungeva:

« Veda ora, se è vero quello che io credo verissimo, veda « la Camera, veda il paese se dal lato finanziario possa aver me- « rito d'essere sostenuto un progetto che riuscirebbe a dar via per « 133 milioni circa un cospicuo stabile dello Stato che getta oltre « a 13 milioni ed il cui valore deve certo crescere ogni dì. »

E questo indipendentemente dai gravi danni politici ed economici notati dall'oratore con tanto senno!

Parlando sulla fusione delle ferrovie Romane colle ferrovie Toscane, l'oratore narrava un fatto degno di nota, che si rileva dal seguente brano del suo discorso.

« Egli è vero che avendo io domandato al signor Ministro dei « lavori pubblici che ci volesse dare il conto del prestito ultimo « fatto dalle Romane col deposito di quelle certe 170,000 obbli- « gazioni la cui esistenza avevamo per la prima volta conosciuta « dalla relazione della Commissione, egli mi diede in risposta una « carta, nella quale era tradotta in francese la domanda che io « aveva fatta in italiano. Non era questo che mi occorreva.

« Quando poi ne feci parola direttamente al signor Jacini in « questa Camera ed a quel banco (non credo commettere una in- « discrezione), egli mi disse che questo conto riguardava gli affari « interni della Società, e che noi non dovevamo entrarci.

« Nè io lo desidero.

[1] Per errore questa cifra è riportata di lire 61,905,000; quanta è la differenza tra le due somme sopra notate, differenza che va detratta dal prezzo nominale della vendita; il quale così ridotto dà in cifra rotonda l'indicato vero prezzo.

« Ma allora la Società faccia essa i suoi affari: se viene e « ci domanda i denari dei contribuenti per ristabilire i suoi affari, « io non so come noi possiamo risponderci poichè non conosciamo « lo stato vero di quei suoi affari.

« Io domando a tutti se si trattasse degli affari vostri, del « più prossimo vostro congiunto, se procedereste in altro modo; « e domando io se si può venire a domandare allo Stato dei sa- « grifizî che si fanno coi danari dei contribuenti (e quando si tratta « dei danari dei contribuenti non si può mettere della generosità; « la generosità si pratica coi danari della nostra saccoccia non quando « mettiamo fuori il danaro degli altri). Io domando se quando si « tratta d'impiegare in questo modo il danaro del contribuente noi « non abbiamo diritto di vederci chiaro, e se altrimenti noi ab- « biamo stretto dovere di non impegnarci nell'ignoto. »

Esaurito il minuzioso esame relativo alle altre Società ferroviarie, l'oratore passava alla convenzione colle Meridionali; sulla convenienza della quale, egli così si esprimeva:

« Io sono in principio contrario alla riforma dei contratti. Io « ho passata la vita in mezzo alle imprese grandi e piccole, ed « ho sempre veduto che quando la stazione appaltante, per par- « lare tecnicamente, fa una variazione, la paga sempre cara e sa- « lata. Quando l'imprenditore di un contratto qualunque vi suscita « una difficoltà per ottenere una variazione, egli è perchè vuole « trovare nuovi guadagni e riesce sempre a trovarli. Questo è un « fatto vero.

« Poi l'idea che si contiene nella parola *rimaneggiamento* dei « contratti, pare a me che distrugga l'idea della *stabilità* gover- « nativa. Io sento nel fondo dell'animo mio che quando il Parla- « mento ha sancito una legge, ha fatto un contratto, questo deve « essere un affare finito: il Parlamento non ci deve entrare più: « chi ha da vederci nell'esecuzione di questo contratto è l'ammi- « nistrazione da un lato ed i magistrati dall'altro, se occorrono « discussioni; ma il Parlamento non è più a suo posto, quando « esamina i contratti nella loro esecuzione.

« Che cosa facciamo noi in questo rimaneggiamento del con- « tratto colle Meridionali? Noi cominciamo per variare la garan- « zia, poi cancelliamo le multe, e finalmente mutiamo le linee

« concesse. Variare la garanzia. Il motivo di questa variazione di « garanzia viene dal concetto della scala mobile, scala mobile che « fu molto ben tratteggiata dall'onorevole Soldi, al quale anche l'o- « norevole Ministro dei lavori pubblici si compiacque di tener dietro « in questa via. Scala mobile che ha quattro periodi: il primo pe- « riodo in cui è immobile; il secondo periodo in cui è mobile a « favore del Governo; il terzo periodo in cui è mobile a favore « della Società, e il quarto periodo in cui veramente la Società non « ha più interesse d'entrare, ma per il quale il Governo le ag- « giunge lire 2000 al chilometro per un certo numero di anni.

« L'onorevole Ministro dei lavori pubblici, il quale ha voluto « dare una dimostrazione abbastanza sviluppata delle ragioni per « cui da lire 1000 al chilometro si era ridotta una certa inden- « nità a lire 500 al chilometro, non ci ha detto nulla del perchè « la prima garanzia che si estendeva fino a lire 34,000 [1], fu « poi dalla Commissione ridotta a lire 31,000. Ma non importa poi « saperne i motivi; è molto meglio che sia di lire 31,000 piut- « tosto che di lire 34,000. Io però non capisco perchè abbia da « essere di lire 31,000, quando prima bastava di lire 29,000. »

Sulla quistione delle multe l'oratore diceva tra l'altro quello che qui trascrivo e che contiene la dichiarazione d'un altro fatto pur degno di nota.

« L'onorevole Depretis ha detto molto bene che questa qui- « stione non avrebbe mai dovuto portarsi davanti al Parlamento. « Questa non è una quistione parlamentare, è una quistione da « tribunali.

« L'amministrazione fa la sua domanda, la Società fa la sua

[1] A questa garentia si giungeva nella convenzione stipulata tra gli onorevoli Ministri Sella e Jacini da parte del Governo e la Società delle Meridionali. Sul quale proposito si legge una giudiziosa osservazione nella ragionata memoria stampata a Torino dall'onorevole Ungaro Cav. Michele ora Deputato al Parlamento; osservazione che qui trascrivo:

« E forse al di là di tal misura si sarebbe andato con tale aumento, se l'elevazione « del prodotto a 35 mila lire al chilometro non avesse poi portato un danno alla benemerita « Società. Imperocchè l'articolo 43 del Capitolato della Concessione del 1862 stabilisce, « che la Società sarà obbligata di collocare un secondo binario nelle principali linee della « rete, allorquando il prodotto lordo di esse avesse raggiunte le lire 35 mila al chilometro.

« Ora si è certamente riflettuto, che passandosi alle 35 mila di prodotto garentito, la « Società avrebbe sofferta la spesa non lieve del collocamento del secondo binario, la quale « spesa non trovava il suo compenso nelle annue lire 1000 di più al chilometro. »

« risposta; se non concordano ci sono i tribunali per decidere; ed « io non capisco che una quistione di natura simile sia posta in« nanzi al Parlamento.

« Ma si dice: vi sono degli inconvenienti. Io voglio ammet« tere che tutte le ragioni esposte dal relatore siano vere, voglio « anche ammettere che quel documento a cui alludeva l'onorevole « Jacini, cioè quel memoriale redatto dall'onorevole nostro collega « Vegezzi fosse fondato nel vero; ma badate che l'onorevole Ve« gezzi in questo caso è avvocato della Società, il signor Ve« gezzi è persona onorevolissima per carattere, di una integrità al « di sopra non solo di ogni attacco, ma eziandio al di là anche « d'ogni ombra di dubbio foss'anche de' malevoli, è persona intel« ligentissima, molto distinta, onore del foro, che sa conoscere tutti « i modi con cui le ragioni, di cui egli accetta la clientela, deb« bano essere difese.

« Se dunque la Società vi manda un lavoro del suo consulente « per dimostrare quei suoi dritti, volete che ci riportiamo ad esso? « Ma non sono cose da Parlamento. »

Sulla quistione del tracciato, l'oratore, dopo breve digressione, così diceva:

« Ma torniamo all'argomento. Dico dunque che io sono molto « lieto di vedere che si voglia fare la linea da Terni a Rieti ad « Avezzano a Ceprano; solamente di questa, come delle altre linee, « io vorrei che non si facesse cosa alcuna se non con progetti fatti; « non vorrei questi progetti abborracciati sopra delle semplici indi« cazioni su cui si fondano degli apprezzamenti.

« Io insisto dunque, e domando che tanto dell'ultimazione della « linea che mette ad Avellino, quanto della nuova importantissima « linea da Parma a Spezia, e di quella da Terni a Rieti, ad Avez« zano, a Ceprano, e quanto in fine di quelle che da Napoli si « vogliono condurre al versante adriatico l'una per Benevento a « Foggia, l'altra per Campobasso a Termoli, vengano studiati e de« finiti i regolari progetti d'esecuzione, e con questi progetti alla « mano e con precise condizioni contrattuali venga a proporci due « serie e definitive concessioni.

« Non sarà per me certo che sorga difficoltà alla concessione « di alcune di queste linee che io riconosco tutte come importanti.

« Ma qual ragione, qual' utilità a fare queste concessioni, così
« vagando nell'ignoto, commettendo lo studio del tracciato ad im-
« prenditori che non possono a meno che di studiarlo dal lato solo
« del loro interesse, stipulando prezzi che possono essere enormi,
« ed a mio avviso lo sono, e non essendo pur certi della loro ese-
« cuzione?

« Signori, il tempo pure per fare questi progetti ei ci vuole
« egualmente; non è vero per nessun modo che si affretti la co-
« struzione delle linee con queste illogiche e vaghe anticipazioni.

« Torniamo dunque alle condizioni normali; domandiamo al
« Governo che non ci stringa senza necessità a deliberare di cose
« e di fatti che nessuno conosce, e che per conseguenza non pos-
« siamo in nessun modo apprezzare con fondamento.

« Ciò per le nuove linee. Quanto poi alle linee concesse già,
« già sancite colla legge dell'agosto 1862, io non potrò mai con-
« sentire nella sentenza del Ministro che vorrebbe ora mutare così
« radicalmente quel che deliberammo così fondatamente or son circa
« tre anni. »

L'onorevole oratore ben sosteneva la sua tesi con argomenti inoppugnabili sulla inopportunità di abbandonare le linee già decretate; ed insisteva sulla necessità di maturi studi intorno alle linee in progetto. Al quale proposito egli aggiungeva:

« L'onorevole Nisco e poi il signor Ministro dei lavori pub-
« blici ci portarono innanzi una relazione senza data in cui si parla
« di una galleria a 426 metri, con cui si potrebbe varcare l'Ap-
« pennino sul tracciato per Benevento a Foggia da Napoli. Ma, ei
« mi perdoni, io ricordo pure che tutt'i dati ufficiali, e quand'era
« Ministro l'onorevole Depretis, e poi indicarono sempre per limite
« minimo di quel passo 560 metri sul livello del mare.

« Io non posso ammettere l'autorità di un documento nuovo,
« che pure non segna operazioni nuove fatte, che si riassume in
« una osservazione nuova; e che viene ad introdursi in questo tardo
« stadio delle discussioni in cui non è più possibile pur di esaminarlo.

« Ciò assomiglia un poco alla storia che ci ha narrato l'ono-
« revole Nisco di quel certo ingegnere belga, molto conoscitore di
« ferrovie, il quale, dopo aver esaminata la linea da Contursi a
« Potenza, l'ha trovata nè difficile, nè impossibile.

« Ed anche assomiglia un po' a quella nuova, inaspettata e
« peregrina idea del Ministro dei lavori pubblici di legar Candela
« alla linea del Basento. Io credo che nè l'una, nè l'altra di que-
« ste idee abbiano neanco il principio di probabilità. »

L'oratore aveva ben ragione di dubitare, ed i fatti posteriori han pienamente giustificato il suo giudizioso avviso di non accettare linee senza prima riconoscerne la convenienza mediante gli opportuni studi tecnici.

Nessun elogio è pari al merito del suo lungo e ragionato discorso; col quale assennatamente avversava tutte le proposte ministeriali, dimostrandone la piena inaccettabilità. Egli, dopo tanta evidenza di fatti e di ragioni da lui narrati ed esposte, conchiudeva con queste parole:

« Io riassumo tutto questo lungo discorso, domandando per-
« dono alla Camera del molto tempo che le ho fatto perdere. Io
« non l'ho fatto volontariamente, ma per obbedire ad un' intima
« convinzione; e ci voleva bene una convinzione potente che mi spin-
« gesse a fare un' opposizione così viva ad un atto difeso da un
« Ministero nel quale ho amici cari.

« Io riassumo questo mio discorso, forse un po' troppo lungo,
« lo riassumo colle parole che diceva il Ministro delle finanze nella
« seduta memoranda del 17 dicembre:

« *Il paese vuole economie; vuole sapere che del suo danaro*
« *si faccia uso severo.*

« Ed in una seduta antecedente già l'onorevole Mellana aveva
« notato:

« *Se vi è cosa*, *signori* (son sue parole) *che molto mi addo-*
« *lora si è che ormai io mi dovetti fare la persuasione che abbiamo*
« *lavorato, abbiamo fatto l'Italia, sapete per chi? Per gli uomini*
« *dei pronti guadagni, per gli uomini della Borsa.*

« Un'altra voce molto autorevole per la parte che ha presa
« nella riunione di queste sparse membra d'Italia, un altro giorno
« vi diceva parole che a un dipresso a questo consuonano.

« Io vi dico, è tempo ormai che in vece di parole noi facciamo
« dei fatti; è tempo ormai che quella severità di cui bellamente
« e a lungo ha discorso l'onorevole relatore della nostra Commis-
« sione, entri nel cuore della nostra amministrazione, presieda ai
« suoi atti, presieda agli atti della nostra legislazione.

« Io credo di avervi dimostrato che nella riunione di tutti questi « contratti voi non fate nè buona operazione di finanza, nè buona « operazione economica. Voi non ottenete con sicurezza lo scopo a « cui mirate. Io quindi dico alla Camera rigettate fermamente, con- « cordemente questo accozzamento di leggi che non porta alla fi- « nanza un sollievo, che spinge in una via falsa l'indnstria ferro- « viaria, che soffoca le industrie tutte che da questa derivano, che « porta detrimento grave all'autorità del Governo nelle popolazioni « offese, che minaccia di legare ad efimere combinazioni il credito « dello Stato.

« Il rigetto di questa legge sia il primo atto di una severa am- « ministrazione finanziaria, unico mezzo ed indispensabile a superare « le difficoltà gravissime in cui versa questa nostra carissima patria. »

Evviva il veramente onorevole Deputato Valerio; le sue recise conclusioni avrebbero salvato il paese dai mali gravissimi che deploriamo, se si fossero adottate dalla Camera!

Il Presidente del Consiglio ne fu scosso! Egli s'avvide che, a sostenere il Ministero, non bastava il debole appoggio dei pochi Deputati, i quali avevano parlato a favore di siffatta legge.

Costoro erano gli onorevoli Venturelli, Massari, Nisco, Camerini e Boddi; tra i quali, ad onore del vero, colui che mostrò maggior coraggio fu l'onorevole Nisco.

Costui tutto tronfio e pettoruto snodava la melodiosa sua favella; con la quale, spianando i monti e colmando le valli, rendeva gradatamente ascendente e circa al 5 per mille la linea governativa Napoli-Benevento-Foggia, di cui in altro luogo del suo discorso misurava la lunghezza per 180 chilometri. Egli col cuore in mano e col capo alto, accavalluccio alla vaporiera andava a vele gonfie da Napoli a Foggia, trapassando il facile Appennino con unica e breve galleria di 1200 metri!

Sentiamo le sue parole:

« A togliere ogni dubbio poi, sento il dovere di riferirvi il « riassunto di un giudizio dell'uffizio tecnico a seguito di studî degli « ingegneri Pesapane, Parodi, Poggi, Sarnelli, e delle ripetute rico- « gnizioni locali, poichè un tal giudizio è propriamente comparativo.

« La linea di Napoli-Benevento-Foggia procede sempre per linea « gradatamente ascendente.

« Si parte da Napoli ad 11 metri sul livello del mare, si « arriva a Caserta a 68, su chilometri 30 di sviluppo. E poi a « Benevento 115 collo sviluppo di 56. Si parte da Benevento alla « quota di 115, e si arriva al punto culminante della galleria attra- « verso l'Appennino a metri 426 dopo un percorso di 41 chilometri, « e si arriva a Foggia alla quota 63.

« Laonde da Benevento al punto culminante della galleria vi « ha una differenza di livello di 311 metri da svilupparsi in 41 « chilometri.

« Per la linea di Conza, prima bisogna salire sul controforte « di Cava e Vietri e discendere a Salerno alla quota di dodici in pen- « denza di venticinque per mille, poi salire ad Eboli alla quota di « quarantotto, discendere al ponte del Sele, quota quarantano- « ve, [1]; indi salire a Contursi alla quota novantadue, e da Con- « tursi al punto culminante, cioè alla galleria, alla quota quattro- « centoquarantasei; laonde in un percorso di ventotto chilometri, « quanti sono da Contursi al punto culminante, si avrebbe una diffe- « renza di livello di trecentonovantaquattro metri, e quindi si avrebbe « in undici chilometri di meno ottantatrè metri di più da doversi « sviluppare.[2]

« Ne è meno importante, signori, a riconoscere un altro giu- « dizio di confronto che si rileva dagli studî che sono stati ese- « guiti dall'ingegnere del governo signor Poggi e dall'ingegnere della « Società delle meridionali signor Sarnelli, e che sono stati poscia « verificati da questi due ingegneri sopra luogo coll'intervento di « alcuni Consiglieri provinciali della provincia di Capitanata.[3]

« Della linea di Conza si scrive che vi sono due piani inclinati « ad eccezionali pendenze del venticinque per mille l'uno per la « traversata Salerno, l'altro per la traversata appenninica di Conza.

« Nella linea di Benevento vi è un solo piano inclinato, quello

[1] Secondo il sagace espositore dalla quota quarantotto si deve scendere per giungere alla quota quarantanove!

[2] Questa conseguenza è erronea, anche volendola dedurre dai riportati numeri; dai quali risulta la differenza in lunghezza di 13 chilometri ed in altezza di 43 metri. Nulla diciamo se si rettificasse la falsa quota attribuita al punto culminante nella traversata Appennina da Benevento a Foggia; quale quota nel fatto dev'essere certamente maggiore di 548 metri, il che rende la galleria molto più elevata dell'altra di Conza.

[3] Scrivendo io all'illustre Consiglio Provinciale della Capitanata, nel cui seno stanno gli onorevoli Consiglieri che assistettero, come diceva l'oratore, alla verificazione degli studî tecnici, potranno eglino somministrare in proposito esatte informazioni al Collegio.

« della traversata dell'Appennino con un traforo di metri 1200.
« Se si volesse portare questo traforo a metri 2500, si potrebbero
« di molto ridurre le pendenze. Sulla linea di Conza nei tratti fuori
« del piano inclinato si hanno nella maggior parte dello sviluppo
« pendenze del 10 per mille che obbligano ad un esercizio con
« macchine più forti, mentre sulla linea di Benevento, non incon-
« trandosi che pendenze al di più del 5 per mille, si potranno
« adoperare macchine ordinarie. Sulla linea di Conza le difficoltà
« non s'incontrano solamente nella traversata dell'Appennino pro-
« priamente de[illegible], cioè ove sono le pendenze eccezionali, ma s'in-
« contrano in gran parte su tutta la linea da Candela ad Eboli;
« su quella di Benevento, eccettuata la difficoltà della traversata
« dell'Appennino, cioè del traforo, non vi sono propriamente difficoltà
« gravi. La linea di Conza percorre nel versante Adriatico il fondo
« della stretta valle dell'Ofanto e di quelle secondarie dell'Arsa e
« del Lucito, e nel versante Tirreno le valli strette del Temate e
« del Sele. La linea di Benevento partendo egualmente da Foggia
« sale a Bovino per la larga e facile valle del Cervaro, che segue
« sin sotto l'abitato di Greci, ivi passa l'Appennino per raggiun-
« gere la gran valle del Calore traversando quelle del Mescano o
« dell'Ufita, cioè a destra od a sinistra di Ariano che avrebbe sempre
« una stazione alle sue falde.[1]

« Considerate adunque tutte queste cose che ho avuto l'onore
« di esporvi, io credo di aver compiuto ufficio di buon cittadino
« e di Deputato quando io ho sostenuto nella Commissione, e lo
« sostengo nella Camera, di doversi fare la linea Napoli-Benevento-
« Foggia anzichè la linea di Conza. »

Così il benemerito oratore, senza avvedersene, metteva la sua onorevole lingua al servigio del Ministero, il quale non ne trovava migliore a tale uso; e le faceva ripetere, a detrimento del paese, erronei dati di fatto, i quali sono stati pienamente smentiti dagli studî di esecuzione, che gli stessi ingegneri della Società concessionaria hanno dappoi eseguiti nella linea governativa da Napoli per Benevento a Foggia. D'altra parte a che serviva questo paragone quando nessuno respingeva la linea Napoli-Benevento-Foggia?

[1] Questa dichiarazione è degna di nota. Non si sapeva se dalla valle del Cervaro dovesse la linea entrare in quella del Miscano oppure in quella dell'Ufita e già si era determinata la quota precisa del suo punto culminante e la esatta lunghezza dell'unica galleria!

Lo scaltro oratore evitava così di toccare anche alla larga lo spinoso argomento, che l'abbandono della linea di Conza, nel modo proposto, sarebbe, con tanto danno delle popolazioni, costato all'erario più del compimento di quella linea; la quale alla perfine avrebbe sempre recati servigi segnalatissimi, come fu ampiamente dimostrato dagli autorevoli oppositori della legge distruggitrice.

L'accorto oratore, a confortare col parere di un sommo uomo tecnico la esagerata difficoltà della galleria di Conza e l'attenuata facilità di quella nella linea da Benevento a Foggia, leggeva alla Camera un brano della relazione di costui, del quale trascrivo la sola parte relativa alla linea da Benevento a Foggia, che suona così:

« All'opposto la vetta dell'Appennino sulla linea di Benevento « non trovasi elevata che metri 531 sopra il livello del mare, ed « il punto culminante della gelleria a metri 426, per modo che i « pozzi non potranno avere una profondità maggiore di 50 o 60 « metri, e neppure potrebbero eccedere quella di 70 od 80 metri, « quando per ragioni tecniche ed economiche si volesse recare a « metri 2500 la lunghezza della galleria. Con pozzi di simile pro« fondità, che possono moltiplicarsi quanto si vuole, e coi quali « sarà sempre possibile di provvedere all'estrazione delle acque, « una galleria si potrà sempre compiere in meno di due anni, che « è il tempo necessario a costrurre i tratti rimanenti della linea.[1] »

L'onorevole Depretis domandava « Chi l'ha sottoscritto? » e l'onorevole Nisco rispondeva:

« L'Ispettore Rovere.

« Io ho domandato il permesso all'ispettore Rovere di leggere « questo tratto; ed egli me l'ha accordato, poichè sa bene l'ono« revole Depretis come le convenienze bisogna che sieno rispettate « da coloro che vogliono un Governo rispettato. »

Ma l'onorevole Depretis, che non aveva l'abitudine di lasciarsi persuadere tanto facilmente, ripeteva, certo per motivi noti a lui stato già Ministro dei lavori pubblici « La data? »

E l'onorevole Nisco, volendo troncare questo diverbio, replicava:

« La data manca. Del resto non trattasi di atto la cui au-

[1] Per riconoscere l'esattezza di queste asserzioni si leggano le note scritte a piè delle pagine 136 e 137, e se ne faccia il confronto colle riportate indicazioni emergenti dagli studi di esecuzione, che han poscia eseguiti gli ingegneri della Società concessionaria.

« tenticità dipende dalle date. L'onorevole Depretis potrà averne
« informazioni direttamente dal commendatore Rovere, e ragionarne
« utilmente con lui. »

E perchè si abbia qualche idea della baldanzosa protervia, con la quale il lodato oratore sosteneva il suo scabroso assunto, io trascrivo un breve brano del rendiconto uffiziale.

Nisco « Si è ripetuto e in questa Camera e per le stampe
« che il mantenere la linea di Conza è un sacrifizio dell'erario [1],
« ma che pur sacrifizi bisogna fare per le provincie napoletane;
« perchè per quelle *care* [2] provincie il Governo italiano ha prov-
« veduto molto meno di quello che ha provveduto per altre pro-
« vincie del regno.

« Signori, io intendo di dimostrare il contrario, intendo cioè
« di dimostrare che in questo per le provincie napoletane si è fatto
« dal Governo d'Italia più di quello che si è fatto per le altre
« provincie... *(Risa ironiche a sinistra)*.

Di San Donato : « Ci vuole coraggio a dir questo. »

Cadolini : « Bisogna prendere un'altra strada. »

Nisco « Ho il mio coraggio, e lascio ad altri il suo, e io
« prendo la strada che credo, assumendone la responsabilità. »

Molto bene; così si fa quando si tiene a niente l'opinione di tutto il mondo e si va dritto allo scopo; evviva l'imperterrito oratore!

Del suo applaudito discorso non ci fu verbo che non fosse luminosamente e talvolta anche acremente confutato dagli autorevoli oppositori, eccetto una sola sentenza; la quale, per verità, passò inosservata perchè effettivamente non c'era da replicare.

Egli diceva « che nel mondo gli affari si fanno cogli interessi,
« e che gli uomini son guidati a fare il bene quando ci veggono
« la loro utilità » e venendo interrotto da indiscrete voci di « oh! oh!
« È troppo! » con calore ripigliava:

« Non è troppo quando si vuol considerare l'umanità quale

[1] Si era nella Camera e fuori ripetuto precisamente l'opposto; che cioè l'abolizione di quella linea occasionava all'erario un grave sacrificio, che gli si voleva imporre a danno del paese ed a beneficio della Società delle Meridionali.

[2] E di questo sarcasmo può menar vanto un Deputato che riconosce il suo mandato da quelle cieche provincie? Lo consideri la pubblica opinione.

« realmente è, non quale poeticamente si suppone. L'utilità, sì,
« o signori, è la guida dei fatti umani, ma non quella utilità bassa
« e volgare che si alimenta del danno altrui, sibbene l'utilità che
« si fonda precisamente sul decoro e sulla giustizia, l'utilità da cui
« deriva non la lotta, bensì l'armonia degli interessi. »

Misera umanità a che sei ridotta! Tu non hai altro movente che la sola utilità! Però non ti alimentare del danno altrui tenendo la roba d'altri a tuo profitto; chè questa sarebbe bassa e volgare utilità; lo dice il tuo apologista!

Ma ad onore dell'umanità vilipesa vi ha almeno tanti uomini quanti sono gli onorevoli Deputati; i quali, senza propria utilità anzi con detrimento dei loro interessi, non pure accettano, ma spesso ambiscono le nobili funzioni di cui si aggravano nello interesse pubblico. E questa verità, egualmente lucida e chiara, di certo non potrà essere oppugnata dall'onorevole oratore i cui sforzi tornavano vani a sostenere il Ministero, perchè la opposizione alla legge era gagliarda per ragioni intrinseche e per la qualità degli uomini donde moveva; uomini seri, uomini gravi, uomini competenti, uomini il cui patriottismo obbligava a vincere la loro abituale moderazione.

Se ne avvide il Ministero; epperò il Presidente del Consiglio, non fidando sulla impotente voce dei fautori, credette necessario un mezzo supremo per costringere la Camera all'accettazione della legge. Egli troncò il nodo Gordiano facendo balenare la quistione di Gabinetto, che trapiantava la discussione economico-amministrativa nel campo politico in quei giorni irto di triboli e di spine.

Surse allora quell'uomo, la cui non dubbia fede veniva poscia suggellata dal sacrificio della vita; surse il rimpianto e veramente onorevole Deputato Boggio, e surse con tanta veemenza da scorarne i più arditi. Egli scendeva fin nel cuore della quistione e con grave ed energico discorso tutta quanta la svolgeva, preconizzando i mali gravissimi ed irreparabili che avrebbe attirati sul paese l'accettazione di quella legge.

Il suo discorso è tanto veridico, assennato e robusto, che non può gustarsene la eloquente e gagliarda spontaneità senza leggerlo per intero; ogni motto, anzi, ogni parola concorre allo svolgimento d'uno stretto e logico nesso d'idee; le quali, inanellandosi le une

nelle altre, compongono la prevalente catena, da cui rimane avvinto e trascinato anche il più caparbio di mente e preoccupato di cuore. Discorso siffatto non può essere riepilogato, e neppure dovrebb'essere ridotto a brani; ma non potendolo per la sua lunghezza tutto trascrivere, dovrò di necessità contentarmi a riportarne i più spiccati luoghi, congiungendoli come meglio tornerà possibile con brevi riepiloghi delle parti omesse.

L'illustre oratore esordiva così:

« Il presidente del Consiglio ha fatto all'onorevole Valerio un « elogio. Sebbene io non sia avvezzo guari a ricevere elogi dal presi- « dente del Consiglio *(Si ride)*, pure spero di potere oggi meritare la « lode medesima che egli ha data all'onorevole Valerio, per avere « esso formolato una conclusione ben chiara e ben precisa.

« Ed anzi mi lusingo che l'onorevole generale La Marmora, « così equo e così giusto come egli è, comprenderà che a me sarà « dovuta una lode anche maggiore, imperocchè io prenderò la stessa « conclusione dell'onorevole Valerio, malgrado lo spauracchio della « quistione ministeriale che il generale La Marmora ha creduto un « momento fa di recare in mezzo a noi come l'*ultima ratio* del suo « discorso *(Movimenti)*.

Interruppe il Presidente del Consiglio dicendo:

« Essa è un allettamento per lui. »

Ripigliò l'oratore soggiungendo:

« No, signor Ministro, non è un allettamento, perchè anche « quando vedo innanzi a me il male *(Accennando il banco dei ministri)* « temo pur sempre il peggio. *(Ilarità)* Io perciò non desidero una « crisi ministeriale, ma bramo che gli attuali ministri facciano atto « di abnegazione rimanendo al loro posto.

« Lanza, *ministro dell'interno*. Non è possibile.

« Boggio. Tutto cred'io possibile al loro patriottismo, e per « questo è che non mi lascio commuovere dalla quistione di gabinetto, « e prego ciò malgrado la Camera a respingere questa legge.

« Io non vi parlerò di tracciati o di linee, di curve, o di « pendenze, perchè di queste materie uomini competentissimi già « vi parlarono, ed abbastanza, cred'io; ma è un lato della qui- « stione che non fu ancora trattato, o almeno lo fu così legger- « mente da potersi dire che appena fu sfiorato.

« Questo lato della quistione io lo credo molto importante;
« epperciò vinco la ripugnanza, ben naturale a quest'ora, di pren-
« dere la parola, per porre sotto gli occhi vostri quelle conside-
« razioni che valgono a giustificare il voto che io darò contrario
« alla legge; e spero non essere solo, malgrado la minaccia del
« presidente del Consiglio.

« Il lato della quistione che non mi sembra aver finora oc-
« cupata la Camera è il lato finanziario.

« In una quistione come questa, io fermamente credo che
« non possa il nostro voto informarsi esclusivamente ad un criterio
« di tracciati o di interessi locali.

« Non credo che alcuno di noi possa proporsi la quistione
« in questi termini: se si ammette il tracciato che io propongo,
« voto la legge, se no, la rifiuto.

« Ciò non mi parrebbe conforme al dovere di buon deputato.

« In questa legge si tratta di 7,000 e più chilometri costi-
« tuenti la rete complessiva delle ferrovie di tutto il regno.

« A fronte di una massa così grande di interessi generali,
« gl'interessi locali perdono ogni importanza.

« Egli è sotto un altro punto di vista che vuol essere guar-
« data la quistione. Bisogna cioè considerare se i sacrifizi che que-
« sta legge impone per ottenere lo scopo, giustissimo del resto ed
« utilissimo, a cui è diretta, non siano per avventura eccessivi e tali da
« superare non solo di gran lunga i benefizi della legge, ma sì ancora
« da rendere vana ed illusoria l'approvazione che noi volessimo darle.

» E tale per l'appunto è la mia convinzione.

« Io credo che, esaminata finanziariamente la legge, essa ci
« conduca a questo risultato, che ci si chiede di votare una cosa
« d'impossibile esecuzione.

« Sì, o signori, votando questa legge noi ci sobbarchiamo ad
« un carico sotto il quale ci accasceremo per istrada.

« Votando questa legge noi avremo ruinata sempre più la no-
« stra finanza, avremo compromesso il nostro credito, e non avremo
« le strade.

« E non solamente non avremo quelle strade delle quali si oc-
« cupa la presente legge, ma impediremo che si facciano le linee
« secondarie.

« Di qui ne verrà che avremo creato un antagonismo tra le « varie località del regno, avremo gittato il seme di future rivalità, « avremo generato fra le varie popolazioni del regno un antagonismo « che potrà dar luogo alle più luttuose conseguenze.

« Imperocchè nel sistema che attua questa legge, noi giun- « geremo a questo resultato che le località contemplate nel pro- « getto di legge potranno sperare di avere le strade ferrate, po- « tranno, dico, sperare, perchè io credo che in definitivo non le « avranno neppure esse; le altre località le quali con questa legge « non ottengono fin da ora le linee che desidererebbero, verranno « messe nell'impossibilità di avere neppure nell'avvenire queste « strade.

« Una ragione di ciò ed una dimostrazione preventiva di que- « sta asserzione voi l'avete di già negli stessi discorsi d'opposizione « che si sono fin qui pronunziati in questo recinto contro la legge. »

Ben dimostrava il chiaro oratore la sua tesi, traendo argomento dalle parole dei discorsi pronunciati, le quali si riferivano ad interessi locali; e dal numero delle proposte che accennavano a non meno di quarantatrè modificazioni, tutte aventi in complesso la firma di oltre novanta deputati. Dopo di che egli così continuava il suo dire:

« Questo è che mi mette in grave apprensione, e mi ammo- « nisce a non dar troppo facile il voto alla legge, imperocchè già « mi pare di comprendere che votandola, se contenteremo una « parte d'Italia, ne scontenteremo un'altra parte grandissima, e « non meno importante forse della prima.

« Almeno questo scontento fosse compensato da sicuri ed « evidenti benefizi che la legge recasse alla zona privilegiata che « con essa si crea!

« Ma invece io temo che eziandio, rispetto ad essa, i pesi « gravissimi che saranno la conseguenza inevitabile dell'approva- « zione di questa legge, la facciano parere ed essere più dannosa « che utile.

« E ciò, quand'anche la rejezione della legge dovesse dar corpo « all'ombra minacciosa della crisi ministeriale, oggi dal generale La « Marmora evocata in mezzo a noi.

« Una crisi di Gabinetto in questi momenti non può certo

« giovare al migliore assetto della cosa pubblica, e niuno più di
« me desiderava evitarla.

« Ma se essa è un male, anche la legge che stiamo discu-
« tendo è un male.

« Siamo adunque tra due mali, e tra essi c' insegna il buon
« senso che dobbiamo scegliere il minore.

« Ed ecco perchè già quasi io propendo per la crisi ministe-
« riale, come il male minore e meno pericoloso, imperocchè at-
« tribuendo pur tanta gravità a quel male che sarebbe la crisi da
« pareggiarlo a quello che è a temere dalla legge, vi correrebbe
« però sempre questo divario, che la durata del male derivante
« da questa sarebbe assai maggiore, essendo fatta per sempre la
« vendita delle ferrovie dello Stato, e concedendosi per novanta-
« nove anni le garenzie ai gruppi.

« Invece il male della crisi ministeriale durerà assai meno.
« (*Si ride*), e sarà cosa temporanea, poichè se per una parte è
« vero che tutti i ministri lagnansi sempre che i loro seggioloni
« son foderati di spine e di chiodi, non appena si veggono mi-
« nacciati d'essere trabalzati fuori, vi si aggrappano disperatamente;
« e se pur avviene che ne scivolino giù, subito si trovano, anche
« oltre il bisogno, gli ambiziosi impazienti di occuparli, salvo a
« ricominciare anch'essi all'indomani le stesse nenie e le lagnanze
« medesime. (*Si ride*)

« Con buona venia adunque del generale La Marmora e della
« crisi ministeriale, io parlerò e voterò contro la legge.

« E il mio discorso avrà due parti.

« Anzitutto io dimostrerò che con questo progetto di legge
« s'impone alla pubblica finanza un onere, non dico soltanto grave,
« ma eccessivo ed insopportabile; poscia io prevedo che quest' onere
« non avrà il compenso di benefizi adeguati, nè in ordine alla ge-
« neralità degli abitanti del regno, nè in ordine a quei paesi, a quelle
« provincie medesime che cotesta legge vorrebbe favorire. »

Parlava l'oratore dei maggiori oneri che si volevano imporre alla finanza e dei mezzi immaginati a farvi fronte; e scorgendone il nesso con la legge in discussione, così diceva:

« Ebbene: cominciate dal votare questa legge, e poi non vi
« lusingate più di sottrarvi alla necessità di subire anche le altre

« per il prestito e le provvisioni finanziarie che già vi stanno in-
« nanzi!

« Non è possibile dire *sì* su questa legge e dir poi *no* sul pre-
« stito e sulle maggiori tasse. (*Movimenti*)

« Non dobbiamo adunque considerare questa legge sulle fer-
« rovie in modo isolato e distinto, ma è necessario coordinarne lo
« insieme ed apprezzarne le conseguenze in relazione alla legge del
« prestito.

« Di qui appunto io presi le mosse per formarmi un criterio,
« e se io nego il mio voto alla legge presente, ciò avviene non
« solamente perchè io credo che il sistema dei gruppi e delle ga-
« renzie, quale viene in essa proposto, è intrinsecamente vizioso; ma
« sì ancora soprattutto perchè essa è lo addentellato di quel sistema
« finanziario che io disapprovo nel suo complesso.

« Voto adunque contro questa legge non solo per ragioni
« economiche ed amministrative, ma eziandio, e più forse, per le
« ragioni finanziarie che sto per esporvi, inquantochè sono convinto
« che questa legge vuole avviarci ad un declivio fatale, sul quale
« non sarà più possibile arrestarci. »

Passava indi a considerare il risultamento che si sarebbe avuto dal voto di questa legge e di quella del prestito, e vi scorgeva un disavanzo permanente di 200 milioni. Ecco le sue parole:

« Insomma: un disavanzo permanente di 200 milioni all'anno,
« ecco il risultato finale dell'approvazione di questa legge! (*Movi-*
« *menti—Interruzione dal banco dei Ministri*).

E più innanzi soggiungeva:

« So che questa mia asserzione è molto grave, e mi preme,
« com'è ben naturale, di non espormi al ridicolo, che sarebbe mia
« giusta punizione, se mi fossi divertito a fare il giocoliere innanzi
« a voi presentandovi come vero un risultato immaginario.

« Vi chiedo pertanto facoltà di darvi ora la dimostrazione di
« quelle mie asserzioni. »

E questa dimostrazione era dal chiaro oratore svolta con tanta evidenza sulle cifre del bilancio da escludere qualunque dubitazione; a talchè egli conchiudeva questa importante parte del suo aureo discorso, nel seguente modo:

« Le considerazioni e le avvertenze sin qui fatte hanno posto

« in sodo la mia prima asserzione, che, cioè, l'attuale progetto di
« legge crea un carico troppo superiore alle nostre forze, e ci avvia
« verso così enormi spese, ed origina un disavanzo così eccessivo
« che ne rimane tolta ogni probabilità di giungere più mai al pareg-
« gio, nè entro i quattro anni che aveva per sè stipulati il Mini-
« stro Minghetti, di aurea memoria (*Si ride*), nè entro alcun pe-
« riodo maggiore di tempo. Che anzi più andremo oltre e più si
« farà cattiva la nostra condizione finanziaria, perchè quando un
« bilancio presenta un disavanzo permanente di duecento milioni
« all'anno, senza che sia possibile accrescere in proporzione la ric-
« chezza del paese, non rimane più che una sola eventualità, una
« sola prospettiva.

« E questa è così grave, dolorosa, fatale, che il labbro ripu-
« gna a darle il suo nome.

« Purtroppo se noi proseguiamo in questa via saremo ogni due
« o tre anni nella necessità di fare un prestito nuovo, ed arrive-
« remo così di prestito in prestito ad esaurire interamente il nostro
« credito, finchè venga giorno in cui più non sia chi ci voglia più
« dar danaro a prestanza.

« E così per l'imprevidenza e cecità nostra fatale, riusciremo
« a questo, che stremato di forza il paese, inaridite le sorgenti
« della pubblica ricchezza, svanita la fiducia, ci vedremo comparire
« innanzi quel lurido spettro che finora è un fantasma evocato dalle
« trepide fantasie, ma il quale per nostra colpa assumerà carne e
« polpe di persona viva e reale, e pur troppo diventerà inevitabile
« se noi non ci fermiamo su quel pendìo sul quale sdruccioliamo da
« più anni, e sul quale di nuovo ci verrebbe a spingere, e più
« giù che non siamo sinora caduti, la presente legge.

« Scongiuriamo, ve ne prego, questo pericolo; scongiuriamolo
« concordi, posciachè esso è così grave ed imminente: non lascia-
« moci sedurre da fallaci e insidiose illusioni; non diamoci a cre-
« dere che il male che questa legge chiama sopra di noi possa es-
« sere compensato dai benefizi che essa mostra di prometterci; im-
« perocchè questi benefizi sono parvenze vane, siccome io credo
« potervi facilmente dimostrare, se mi sia concesso per la tardis-
« sima ora, e la vostra e mia stanchezza, di rinviare a domani il
« seguito del mio discorso. »

Ritornando il benemerito oratore sul suo argomento cominciava dal discutere la quistione di Gabinetto, in proposito della quale così si esprimeva:

« Le dichiarazioni fatte ieri dal generale La Marmora presi-
« dente del Consiglio, e dal Ministro delle finanze, hanno avviato
« la discussione sulla legge attuale in una fase intieramente nuova.

« Sino a ieri noi eravamo in faccia ad un problema ammi-
« nistrativo ed economico; si trattava semplicemente di sapere se
« fosse giunto il momento opportuno di decretare l'assetto defi-
« nitivo della rete ferroviaria d'Italia; si trattava di sapere se
« codesto assetto lo si dovesse domandare a gruppi artificialmente
« creati dal legislatore, o non piuttosto attenderlo dallo sviluppo na-
« turale dei bisogni economici del paese; si trattava di sapere se
« dovesse preferirsi il sistema di garanzie perpetue che lo Stato
« promette alle compagnie, o non piuttosto lasciare un campo più
« libero all'azione del Governo, e risparmiare un onere perma-
« nente ed indeclinabile alle finanze dello Stato; si trattava, final-
« mente, di sapere se il contratto di vendita delle ferrovie dello
« Stato ci offrisse tali condizioni che lo rendessero conveniente al
« paese.

« Tutte queste erano quistioni amministrative, erano quistioni
« economiche, sulle quali ciascuno di noi era pienamente libero,
« politicamente e moralmente, di dare quel voto che meglio ri-
« spondesse alle sue convinzioni personali.

« Ora invece, ecco un nuovo elemento introdursi nella discus-
« sione, e quello che più importa, un elemento preponderante che
« assorbe e schiaccia tutti gli altri, la quistione di Gabinetto.

« Anzi, non solamente una quistione di Gabinetto, ma due
« addirittura.

« Una quistione di Gabinetto già ci è dichiarata; non abbiamo
« ancora votato sopra di essa, e già una seconda ci viene annun-
« ziata!

« E per fermo voi udiste ieri come l'onorevole generale La
« Marmora cominciasse a dichiarare che in codesta legge poneva
« egli per tutto il Ministero la quistione di Gabinetto: udiste com'egli
« soggiungesse che fra pochi giorni, in occasione della legge dei
« provvedimenti finanziari e del prestito, di nuovo la quistione

« ministeriale sarebbe posta, a nome di tutti, dal ministro Sella.

« In verità, codesta quistione ministeriale mi è giunta im-« preveduta ed imprevedibile.

Interrompeva il Deputato Massari dicendo. Oh!

E l'oratore ripigliava:

« Sì, onorevole Massari, impreveduta ed imprevedibile, ab-« benchè da otto giorni ne udissi discorrere.

« Impreveduta ed imprevedibile logicamente e politicamente, « abbenchè purtroppo anche in questa occasione io dovessi speri-« mentare come altro sia ciò che il raziocinio insegna, altro sia ciò « che qualche volta succede nell'ordine dei fatti!

« Or bene, quantunque da otto giorni io sentissi parlare in-« torno a me della quistione di gabinetto, l'averla udita ieri a « porre così recisamente dal presidente del Consiglio mi ha cagio-« nato una dolorosa sorpresa, perchè io non mi era mai potuto « persuadere che la si volesse seriamente introdurre a proposito di « una legge dell'indole di quella che stiamo discutendo.

« Se c'è legge la natura della quale ripugna al concetto d'una « quistione ministeriale ella è certamente questa, nella quale non « viene innanzi un principio, un sistema, ma in cui abbiamo da « una parte un concetto economico, e dall'altra un concetto eco-« nomico diverso; da un lato un concetto amministrativo, dall'altro « un altro concetto amministrativo; sopra tutto poi, da una parte una « serie d'interessi locali che desiderano il progetto di legge, dall'altra « una serie non meno importante d'interessi locali che lo respingono; « in guisa che il porre la questione ministeriale su questo terreno « è evidentemente un mettere la Camera in una posizione anomala e « molto strana, perchè è un obbligarci a scegliere, non fra due prin-« cipî, ma fra due serie, e direi anzi fra due coalizioni d'interessi « locali che sono in conflitto. (*Bene! Bravo!*)

Continuava l'oratore a dimostrare la inopportunità della que-stione ministeriale, sul quale argomento conchiudeva così:

« Non domanderò più oltre ai signori Ministri perchè pongano « ora la quistione di Gabinetto; rinuncio a capire. Ma intanto la « questione fu posta, è un nuovo elemento che si è introdotto nella « discussione, debbo tenerne conto; e appunto ne terrò conto re-« stringendo le mie osservazioni ad esaminare che cosa convenga

« a noi di fare oggimai nel pubblico interesse dopochè questo nuovo
« e prevalente elemento fu introdotto in mezzo alle nostre deli-
« berazioni. »

Per risolvere questo quesito l'oratore paragonava il male proveniente dalla crisi ministeriale, al male derivante dall'accettazione della legge, ricordando quello gravissimo già dimostrato del disavanzo permanente di 200 milioni all'anno; e da tal paragone desumeva la necessaria conseguenza di doversi nello interesse del paese rigettare la legge, esprimendosi all'oggetto con queste parole:

« Ma che cosa domanda a noi l'opinione pubblica, la co-
« scienza del paese?

« Ci dice: accrescete pure le imposte, questo è necessario, è
« inevitabile; ma nel medesimo tempo fate economie, le maggiori
« economie possibili.

« Noi invece che cosa facciamo? Noi diciamo ai contribuenti:
« ecco una seguela di nuove tasse, edizione corretta del registro e
« bollo, imposta sui fabbricati, soppressione dei porti franchi; ecco
« una serie di nuovi carichi, assumeteli pure volentieri, votateli senza
« scrupoli questi nuovi carichi, essi andranno in vantaggio del paese.
« Ebbene, mentre noi diciamo questo ai contribuenti, noi, in realtà,
« a vece di fare economie, accresciamo ad un tratto per ben 79
« milioni le spese del bilancio ordinario.

« In verità, o signori, ed appunto perchè dovremo imporre
« fra pochi giorni nuovi e gravi balzelli al paese, io sono più che
« mai riluttante a votare una legge la quale inganna l'aspettazione
« della pubblica opinione.

« Il paese aspetta nuove imposte, ma accompagnate da eco-
« nomie; invece noi gli presentiamo un aumento di 79 milioni di
« spese! *(Bene! a sinistra)* Ecco perchè io rifuggo in modo asso-
« luto dall'accettare questa legge. »

L'oratore entrava poscia nel merito intrinseco della legge e ne rilevava con tanto senno e tanta forza gl'inconvenienti, che per verità non si può fare a meno di leggere questa bellissima parte del suo eccellente discorso. Son dolente di non poterla tutta trascrivere perchè lunga, ma mi parrebbe un peccato di non riportarne almeno il brano, sebbene alquanto lunghetto, che si riferisce alla opportunità della formazione dei gruppi; dai quali si traeva pretesto

per raccomandare il progetto in discussione. Egli, dopo di aver reso omaggio alla lealtà e schiettezza dell'onorevole Venturelli, che nettamente aveva dichiarato come in realtà la costituzione dei gruppi era la inaugurazione del monopolio, continuava così:

« L'onorevole Nisco invece ha avuto paura, non della cosa, « ma della parola.

« E veramente ad un professore di economia politica la parola « *monopolio* deve scottare le labbra. *(Si ride)*

« Per onore dei principî ha dunque l'onorevole Nisco prote- « stato contro la parola *monopolio:* ha negato che c'entri monopolio « in questa legge, e ci ha detto che essa tende semplicemente a fare « scomparire l'iniziativa individuale e locale, per sostituirvi mediante « il sistema dei gruppi, poche potenti associazioni ajutate dallo Stato.

« Or bene, ditelo voi, onorevoli colleghi, quale dei due ora- « tori in favor della legge è più nel vero?

« L'onorevole Venturelli che ha il coraggio della sua opinione, « chiama le cose per il loro nome, e dice monopolio il monopolio: « o l'onorevole Nisco che si scandalizza della parola, ma accetta ed « ama la cosa, e ci dà tale una definizione del concetto che informa « la proposta di legge che egli difende, da far capace chiunque « l'ode che quind'innanzi il nostro sistema dei gruppi e il monopolio « saranno sinonimi?

« L'onorevole ministro Jacini non è meno avverso di quanto « lo sia l'onorevole Nisco al vocabolo *monopolio,* ma anch'egli ac- « cetta la cosa, purchè si riesca a dissimularne il nome.

« Egli pure alla sua volta ha voluto farsi bello dell'esempio « della Francia; egli pure ripetendo il concetto già espresso dall'ono- « revole Venturelli, ci ha ricordato come in Francia finchè fu retta « da altri Governi nulla si fece per l'organamento sistematico delle « ferrovie, ma Napoleone III *colla sua mano di ferro*, disse l'ono- « revole Jacini (e non pensò che quella espressione *mano di ferro* « confutava tutta la sua teorica), Napoleone III colla sua mano di « ferro in breve tempo ebbe costituiti i gruppi; in meno di dieci « anni si sono fatte le linee secondarie.

« L'onorevole Jacini poneva innanzi questo esempio per darci « a credere che eziandio in Italia avremo facilmente le linee secon- « darie se costituiamo or a i gruppi.

« È possibile, signor Ministro, è possibile che la formazione
« deì gruppi riesca in Italia ai medesimi risultati che diede in Fran-
« cia, ma a patto che voi pure abbiate la mano di ferro di Na-
« poleone III! *(Bene!)* a patto che voi pure facciate quello che
« ha fatto Napoleone III; ma pur troppo mentre egli adoperava la
« mano di ferro, voi invece adoperate la borsa dei contribuenti.

« Napoleone III non ha mica detto alle compagnie isolate:
« unitevi, formate tanti gruppi, ed a ciascun gruppo che si forma
« io assicuro una larga garanzia chilometrica, siavi o no movimento
« sulla rete, fruttino o non fruttino le linee. Questo non disse e
« non pensò mai di dire Napoleone III, il quale io forse non chia-
« merei, come l'onorevole Valerio, l'uomo più liberale di Francia,
« ma a cui certamente non si può negare il merito di avere non
« solo la mano di ferro che gli attribuisce il ministro Jacini, ma
« eziandio una mente acutissima e profonda. Napoleone III quando
« volle costituire i gruppi ha detto alle singole compagnie: volete
« riunirvi insieme? io non vi prometto garanzie, non voglio im-
« porre sacrifizî allo Stato, intendo che vi riuniate da voi, per ini-
« ziativa vostra, intendo che sia una associazione liberissima, spon-
« tanea; però se non vi riunite, io qui aprirò un canale, là farò
« una linea parallela, in somma vi rovinerò colla concorrenza.

« Le compagnie compresero questo linguaggio, e vedendosi nell'al-
« ternativa di essere rovinate dalla concorrenza che il Governo loro
« avrebbe fatto (e sapevano che Napoleone III era uomo da ese-
« guire la minaccia), o di correre il rischio di perdere qualche
« cosa, ma salvar il resto, associandosi e creando le linee secon-
« darie, preferirono il minor male, precisamente come farò io oggi
« tra la quistione ministeriale e la legge in discussione *(Ilarità)*;
« preferirono il minor male, e si associarono senza garanzia, senza
« ajuto del Governo; ed una volta costituite in gruppi ciascuno di
« questi ha vissuto e vive di vita propria.

« E siccome la prima condizione di una vita rigogliosa e fe-
« conda era quella di avere una circolazione, un movimento grande
« sulle loro reti, così, per accrescere questa circolazione e questo
« movimento, i gruppi hanno dovuto fare le reti secondarie.

« Queste adunque si sono fatte, perchè il farle era interesse
« supremo dei gruppi, era, per essi, quistione di vita o di morte.

« Invece i nostri gruppi, quali questa legge li crea, vivreb-
« bero per la garanzia del Governo; essi perciò, nella formazione
« delle reti secondarie, non avrebbero vantaggio alcuno; anzi po-
« trebbero averne danno, perchè aumenterebbero per essi le spese
« di esercizio senza che ad un tempo aumentasse la garanzia.

« Adunque l'esempio francese non calza, ed io non so, in ve-
« rità, come il Ministro dei lavori pubblici non abbia pensato che,
« invocandolo, minava egli medesimo le basi del suo sistema!

« Sì, imitiamo la Francia, se tanto e tale è il desiderio vo-
« stro di imitare gli esempi stranieri; prendiamo pure il bene do-
« vunque sia: per me il bene è come il capitale, è cosmopolita,
« non ha nazionalità speciale. Ma non imitiamo gli altrui esempi a
« rovescio! Prendiamo dalla Francia la formazione dei gruppi, ma
« teniamo anche noi il modo che essa tenne nel farli.

« Mi si dirà che ciò non è possibile.

« Lo so anch'io: so bene anch'io che il Governo nostro è in
« tutt'altre condizioni di quelle nelle quali era Napoleone III.

« Certo noi non possiamo minacciare sul serio le compagnie,
« di creare loro una concorrenza temibile con altre linee o canali:
« e neppure potremmo persuaderle che abbiamo modo di contrarre
« lo *emprunt de la paix* per i due miliardi che a un dipresso oc-
« correrebbero ad espropriarle, e renderci noi padroni di tutte le
« loro linee.

« Ma se non possiamo adoperare i mezzi che adoperò la Fran-
« cia nel costituire i suoi gruppi, e se i gruppi solamente riescono
« utili ed efficaci, quando siano formati con quei mezzi, lasciamo
« stare per ora, i gruppi, rinunciamo a formarli!

« Ma non è una vera follìa il riconoscere per una parte che
« la Francia ha creato i suoi gruppi in un dato modo; che a quel
« modo noi non possiamo averli, ed ostinarci tuttavia ad imitare
« ciecamente la Francia, e perchè essa ha i gruppi con vantaggio,
« volerli avere noi pure con danno?

« E, signori, i gruppi li avremo sì, ma gruppi saranno che
« verranno al pettine, e più presto di quello che potete immagi-
« nare. *(Risa di assenso)*

« Non accresciamo adunque il numero delle infelici imitazioni
« di esempî stranieri: la legge è radicalmente viziosa, perchè il

« suo concetto fondamentale dei gruppi e delle garanzie è erroneo,
« vizioso, funesto: respingiamo la legge.

« Ma che cosa accadrà se la respingiamo?

« La rejezione della legge darà luogo ad infiniti guai; la reje-
« zione della legge è il finimondo!... »

Il Presidente del Consiglio diceva « Oh no! »

E l'oratore ripigliava:

« So bene che il generale La Marmora è troppo modesto
« perchè sia da credere che nel gittare in mezzo a questa discus-
« sione la quistione di Gabinetto, egli abbia voluto dirci implici-
« tamente che se egli si ritira avremo il finimondo.

« No, questo egli non ha voluto dire, e nol dico, e nol penso
« neppure io *(Si ride)*; il suo ritiro dalla Presidenza del Consiglio
« sarebbe certo un danno, una perdita per il paese, ma non sa-
« rebbe ancora il finimondo.

« Sta bene: però sono varie altre temibili conseguenze che
« si evocano quali spauracchi di occasione, dai fautori della legge. »

Egli li esaminava tutti cotesti spauracchi e li confutava con tanto spirito, verità e maestria che è veramente bellissima questa importante parte del suo non mai abbastanza elogiato discorso. Per darne un'idea trascriverò il solo brano relativo all'influenza che si voleva attribuire al rigetto della legge sul credito dello Stato.

Il facondo oratore così confutava questa vana preoccupazione:

« Ma, si dice, pericola il credito dello Stato, se respingiamo
« la legge.

« In verità l'appunto non è serio. Che intendete per credito
« dello Stato? Se intendete l'abitudine, pur troppo invalsa in Italia,
« di farci pelare e scorticare dai capitalisti esteri, non c'è dubbio
« che questa specie di credito certamente ci scapiterà se respin-
« giamo la legge, perchè i capitalisti esteri cominceranno a dire:
« Vedi! questo regno d'Italia, che era così facile e proclive ai
« cattivi contratti, questa volta si mette al muro e si ribella! Que-
« sto regno d'Italia che si è lasciato corbellare sin qui, oggi pre-
« tende vederci chiaro negli affari suoi, ed avere il suo tornaconto
« nei contratti che fa!

« Sì, certo, nell'opinione di quella categoria di persone, che,
« simili agli uccelli di rapina, si calavano a volo sull'Italia per

« isfruttarne la inesperienza, noi scapiteremo molto se respingiamo
« la legge, perchè mostreremo di voler essere d'ora in poi meno
« gonzi di quello che fummo finora.

« Ma se per credito pubblico intendete invece la fiducia che
« ispira uno Stato al mercato europeo, oh! allora il rigetto di questa
« legge lungi dal nuocere al nostro credito, lo ajuterà, lo consoliderà.

« Imperocchè questo rigetto significherà due cose: significherà
« il nostro diniego a che mentre noi siamo nell' urgente necessità
« di ridurre le spese, esse vengono invece accresciute; significherà
« inoltre che d' ora innanzi noi non vogliamo più lasciarci facilmente
« abbindolare dalle fantasmagorie, dalle illusioni, dalle apparenze
« come fanciulli inesperti, ma arrecheremo nella stipulazione dei
« contratti e nella assunzione degli impegni tutta la maturità degli
« uomini serî e positivi; quella maturità la quale rendendosi piena-
« mente conto di ciò che opera, porta con sè la migliore e più
« sicura guarentia che manterrà sempre ed a qualunque costo gli
« obblighi che assume.

« E questo, lo ripeto non solo non potrà nuocere, ma gio-
« verà al nostro credito, e attirerà verso di noi anche gli specu-
« latori onesti.

« Il che io non dico a caso.

« Il capitale, come il credito, è cosmopolita, non ha patria.

« Vengano pure sul nostro mercato, si investano pure nelle
« nostre opere pubbliche i capitali esteri; a vece di guardarli con
« gelosia o con indifferenza, li dobbiamo accogliere con simpatia
« e con riconoscenza.

« Ma ciò di che mi duole, e che il sistema sin qui da noi
« seguito li allontana da noi, anzichè chiamarli a noi; colpa il
« Parlamento e il Governo.

« Colpa il Parlamento, il quale con eccessiva e imprevidente
« facilità votando sempre nuove e sempre maggiori spese, si è reso
« complice del dissesto finanziario che recide i nervi alla fiducia
« del capitale.

« Colpa sovrattutto il Governo, che peggiorò uno stato di cose
« già per sè cattivo, infeudando il paese ad un solo capitalista,
« quasichè non fosse nel mondo intero che un solo banchiere con
« cui l' Italia possa trattare!

« Credo che è giunto il momento opportuno a scuotere que-
« sto giogo.

« L'abbondanza attuale del numerario, il ribasso continuo
« dello sconto ci pongono in grado di trovare in Inghilterra, in
« Francia, in Germania associazioni di banchieri, i quali, se aves-
« sero l'assicuranza di non fare invano le loro offerte, di non ini-
« ziare invano le loro trattative, entrerebbero volentieri in rapporti
« serî e continui col Governo italiano.

« Usciamo una buona volta dal vassallaggio in cui forse non
« siamo volontariamente entrati, ma nel quale ora volontariamente
« ci ostiniamo a rimanere: mostriamo d'aver fiducia nel credito
« generale europeo, e questa fiducia, a non molto andare ci sarà
« ricambiata da buoni, efficaci e meno onerosi sussidî che non siano
« quelli che si possano sperare finchè persevereremo a volerci
« chiudere sempre entro quel cerchio fatale, nel quale con tanto
« nostro danno da parecchi anni ci aggiriamo.

« Il Conte di Cavour ebbe un giorno il desiderio di sottrarsi
« a questa tutela; e le cartelle del prestito da lui fatto in In-
« ghilterra, malgrado Rotschild, sono oggi ancora il più elevato e
« il più cercato fra i valori italiani. »

Esaurita tutta quanta la confutazione dei vani pericoli che si volevano attribuire al rigetto della legge, l'oratore così conchiudeva quel suo convincentissimo discorso:

« Per queste ragioni, o signori, malgrado la quistione mini-
« steriale, io voterò contro la legge.

« Spero ancora che la quistione ministeriale non sarà man-
« tenuta, spero che il Ministero si persuaderà che essa, mi si
« conceda il dirlo, non è seria, non è giusta, e neppure è con-
« veniente.

« Non è *seria*, per le ragioni che ho già indicate, e che è
« inutile che io qui ripeta.

« Non è *giusta*, perchè in verità ci sarebbe tolta la libertà
« della opinione e del voto, finanche nelle questioni amministrative
« ed economiche, se in occasione di un contratto, nel quale non è
« impegnato nè un principio, nè un sistema, il Ministero si crede
« in diritto, anzi in dovere, giacchè soltanto il sentimento del dovere
« può consigliare una risoluzione così estrema....

« La Marmora, *Presidente del Consiglio.* Appunto.

« Boggio... se, dico il Ministero si crede in dovere di porre « la questione ministeriale, anche quando si tratta solo di un voto « amministrativo, di un voto economico.

« Non è infine conveniente la minaccia che il Ministero fa « di ritirarsi, quando invece ha il rimedio così facile e piano di « sciogliere la Camera; non è conveniente perchè in questo stato « di cose la sua risoluzione assume tutto il carattere di un capric- « cioso dispetto.

« A voi lo chiedo, miei onorevoli colleghi, lo chiedo alla « lealtà vostra, signori Ministri, a fronte di simile procedere che « cosa diventa il sistema parlamentare? A qual condizione ci volete « ridurre?

« Non fate la questione di gabinetto sulla pena di morte, e « poi la fate sopra una quistione di gruppi e di garanzie, di trac- « ciati e di linee! No, ancora una volta, è impossibile che il vo- « stro patriottismo non vi illumini, è impossibile che vogliate fare « sopra di noi una pressione ingiusta e sconveniente.

« Epperò io voterò contro la legge perchè approvandola io « temerei di vedere inaugurato in Italia un pericoloso, un fatale « dualismo. Questa legge aggiungerebbe alle tante altre nostre di- « visioni una nuova divisione: essa creerebbe in Italia due zone: « la zona privilegiata e la zona diseredata. Io apparterrei alla zona « privilegiata, ma non credo di poter fare l'utile mio col danno « altrui.

« Perciò a qualunque costo io respingo la legge. » (*Segni di approvazione.*)

A nulla valsero parole e ragioni cotanto gravi che avrebbero scosso anche i morti!

Questo discorso ed i molti di cui ho riportato i principali brani e quelli di altri oppositori che per brevità ho taciuti furono insufficienti ad evitare che la Camera accogliesse la malaugurata legge, e, chiusa la discussione generale, passasse a discuterne i singoli articoli!

Così procedevano le cose, Ill.mo sig. Presidente, quando codesta Provincia bene avvisava di delegare a Torino due suoi egregi Consiglieri con pieni poteri, gli onorevoli signori de Plato Pietro e

Granata Cav. Raffaele, nè la scelta poteva essere migliore. Trattavasi di esporre al Governo ed alla Rappresentanza Nazionale i caldi e giusti voti della Capitanata, affinchè non fossero pregiudicati da immature determinazioni prese senza cognizione degl' interessi di cotesta provincia e delle condizioni locali fatte da natura per soddisfarli.

Nel campo della ragione l'assunto era bello e spianato ; ma questo campo trovavasi assiepato dalla invincibile preoccupazione che ne impediva l'adito. Nè pruova maggiore di tale asserto potrebbe addursi della narrazione di quanto in proposito avveniva dentro alle mura di quella stessa Camera, che è il palladio della gran madre patria, nel cui amplesso s'adunano le sparte membra per formare un tutto compatto, omogeneo, pieno di vita, di senno e di fiducia nel suo glorioso avvenire.

Perciò mi è sembrata non estranea all'argomento la succinta narrazione dei principali fatti intervenuti in Parlamento, allorchè quell'alto consesso legislativo trattava quistioni di tanto rilievo, sia per la loro influenza sul benessere nazionale, sia per la loro importanza relativa allo assestamento finanziario cotanto reclamato dalla più stringente necessità. E certamente torna opportuno cotale abbozzo di cose e di fatti risguardanti l'argomento che ci occupa, per comprenderne tutta quanta l'importanza e la estensione, ed anche per intendere come e perchè sieno riuscite vane le premure, quantunque fatte con lodevole intelligenza, impegno e zelo da quei benemeriti consiglieri delegati; i quali, quando toccarono con mano di che si trattava, non potettero far di meglio che volgere le spalle, lasciando in nome di cotesta Provincia una solenne protesta al Governo ed al Parlamento.

La quistione del tracciato nello interesse della Capitanata andava, come riconobbero i lodati Consiglieri delegati, considerata anche in relazione al tratto da Napoli a Benevento: epperò eglino giudicarono ed a ragione conveniente di patrocinare ancora la giusta causa della valle Caudina. La quale aveva offerto il raro esempio d'un consorzio di molti comuni appartenenti alle tre provincie di Terra di Lavoro, di Principato Ulteriore e di Benevento; consorzio promosso dal benemerito Consigliere della provincia di Terra di Lavoro signor Finelli Domenico, uomo di severi principî, di spec-

chiata probità ed animo patriottico. Costui nel cuore del verno lasciava gli agi della vita domestica, cui largamente provvede col pingue suo patrimonio, si esponeva ad un lungo viaggio e si recava a Torino, ove la sua salute ne fu compromessa, a solo fine di contribuire al trionfo della verità e della giustizia nello interesse di quella contrada; la quale, per le naturali condizioni dei luoghi, offre la opportunità del più breve, agevole e stabile andamento ferroviario da Napoli a Benevento. Egli si affratellò, com'era naturale per simpatia di carattere e comunanza di scopo, ai delegati della Capitanata, che allora ebbi la ventura di conoscere ed ammirare; e posso fare piena testimonianza della lealtà, intelligenza ed operosità con cui costoro procedevano nel zelante adempimento del loro mandato. Ma ogni fondata speranza rimase delusa, nè poteva essere diversamente; perchè doveva certamente fallire l'impegno di rimuovere tenaci ed inflessibili determinazioni, che neppure l'autorevole e severa voce di tanti onorevoli deputati valse a respingere, com'era altamente reclamato dallo interesse pubblico per evitare enormi ed irreparabili mali.

Chiusa la infruttuosa discussione generale, largo campo ad animate discettazioni si apriva nel discutere i singoli articoli della legge, ed a noi importa soltanto di conoscere quel tanto che si riferisce all'argomento in parola; il quale principalmente risguarda la quistione del miglior tracciato.

Perciò mi stringerò a trascrivere le sole parti della discussione, le quali hanno attinenza a tale quistione e valgono a porre in veduta i fatti e le ragioni che militano a sostegno del nostro assunto.

Sull'articolo relativo al riordinamento delle ferrovie Meridionali, l'onorevole Deputato De Cesare, tra l'altro, diceva quanto segue:

« Sotto quali influenze fu stabilita la convenzione Bastogi?
« Perchè si accordò un grosso donativo alla Società? Perchè si ga-
« rentirono lire 29,000 a chilometro? Furono due le considerazioni
« da cui mosse la Camera nell'accettare quei gravissimi oneri: la
« prima politica, la seconda economica.

« La ragione politica consisteva nel congiungere rapidamente
« le provincie meridionali e soprattutto Napoli col centro e col set-

« tentrione del regno; la ragione economica riguardava le dif-
« ficoltà del varco degli Appennini meridionali, e massime il traforo
« di Conza, pel quale si diceva dovevansi consumare milioni e
« milioni.

« Furono queste in breve le principali considerazioni che spin-
« sero la Camera ad approvare la convenzione Bastogi.

« Ora, dopo tre anni, dopo lavori condotti molto innanzi, Go-
« verno e Parlamento si fanno a dire alle popolazioni: i nostri studî
« furono sbagliati; i nostri calcoli non furono esatti; noi vogliamo
« correggere l'errore, abbandonare l'antica linea, pagare dei com-
« pensi alla Società concessionaria; pagare l'errore in cui preci-
« pitammo, e chiediamo da voi novelli sacrifizi. Per far che? Per
« disfare il già fatto!

« A questa condizione vi accordiamo altre linee più importanti
« e più lunghe. Ma avete studiate coteste nuove linee sotto l'aspetto
« tecnico, economico e finanziario? Le studieremo in seguito. Per
« ora non sentiamo altro bisogno che concederle. E se sbagliate una
« seconda volta? Governo e Parlamento correggeranno i nuovi errori;
« ma voi li pagherete. »

Ed a proposito delle difficoltà che si esageravano per dar pre-
testo all'abbandono della linea di Conza, l'onorevole Deputato Ta-
bassi così diceva:

« E qui vorrei permettermi di fare un dilemma: o le dif-
« ficoltà per l'esecuzione di questa linea sono veramente gra-
« vi, immense, dispendiosissime, e non saprei come giudicare il
« Ministero, e noi, rappresentanti del Paese, o non le abbia-
« mo sapute, o non le abbiamo volute riconoscere quando di que-
« sta linea fu quistione; o non erano così gravi, così immense,
« così dispendiosissime, e non costandomi che una grande rivolu-
« zione geologica siasi verificata sollevando nuove montagne, chiu-
« dendo valli, sprofondando città, aprendo voragini, ed io non
« comprendo il motivo di questo cambiamento, restando le loca-
« lità quali erano, allorchè vennero prescelte pel passaggio della
« vaporiera. »

Ma immaginarie o reali, queste difficoltà dovevano essere dalla
Società superate a proprie spese, astringendovela la contrattazio-
ne; con la quale se le retribuiva la larga garentia di lire 29 mila

a chilometro, appunto per compensarla della spesa maggiore occorrente alla esecuzione di quel varco dell'Appennino. Perciò la esagerazione delle difficoltà non poteva addursi a motivo di abolizione; ed anche adottandosi questo espediente, in opposizione della legge che statuiva il passaggio di Conza, non se ne doveva desumere come conseguenza l'aumento di garentia ed a dippiù la indennità per siffatto abbandono cotanto utile alla Società; la quale veniva esonerata da un obbligo oneroso ed assoluta dalla ingente multa in cui era incorsa per mancato adempimento.

Ciò nonostante si volle largheggiare con la Società delle Meridionali, consentendole anche al di là della sua richiesta, come osservava l'onorevole deputato Fiorenzi con queste parole:

« Resta a tener conto dei compensi per l'abbandono della linea « di Conza. Per questo la Società domandava 20 milioni, noi ne « diamo 27 o 28.

« Di fatto, le 800,000 lire all'anno corrispondono a 11 o « 12 milioni di capitale, e per i primi quattro anni, dopo l'appro« vazione della legge, la Società ha nella cessione della linea Bolo« gna-Ancona, con la diramazione di Ravenna, circa 16 milioni. « Dunque noi diamo 28 milioni, mentre non ce ne domanda« vano che 20. A me pare che solo col vantaggio che hanno le « Meridionali nei primi quattro anni di esercizio per la linea An« cona-Bologna esse restino sufficientemente, anzi esuberantemente « compensate di qualunque danno possano ricevere dall'abbandono « della linea di Conza. »

Sulla quistione del miglior tracciato l'onorevole Deputato Soldi così si esprimeva:

« A risolvere il quesito che il Governo si propone, io vi dirò: « seguite il voto dei Consigli e delle rappresentanze locali, non vi « dirò che gli interessati siano i migliori giudici dei loro interessi, « e non verrò con questo a ricordare le rimostranze fatte di fresco « dal Municipio e dal Consiglio Provinciale di Napoli, nè quelle del « Municipio e della Provincia di Benevento, molto meno le risen« tite e giuste proteste dei Foggiani e dei loro Consigli. Le cose « vogliono essere decise per forza di ragione e per verità di fatti, « stiamo però all'una ed agli altri.

« Qual' è lo scopo che il Governo si propone nel fare la

« congiunzione da Napoli a Foggia? Di scegliere la linea che è la «più breve, e nel mentre che fa questa scelta, pur conserva an-« cora un tratto di quella via che aveva già fatta verso Conza, « il tratto cioè di Candela.

« Ci sarebbe primamente modo, come ogni accorta economia « vorrebbe, di congiungere il da fare col già fatto? Nella nuova « convenzione colla Società delle Meridionali pur si prevede che « una parte di cotal tratto di Candela possa servire alla linea che « deve muovere da Napoli a Foggia; dunque era ed è in previsione « che ancor la più breve linea possa congiungersi presso Candela. « E quale sarebbe mai questa linea che in un punto più o meno « prossimo a Candela potrebbe riuscire, e che alla brevità non no-« cendo mai, potesse insiememente riparare, se non a tutti, alla « maggior parte degli interessi lesi dalla soppressione della traversa « di Conza?

« Ora come si potrebbe disegnare una linea che fosse la più « breve e conciliasse, dirò così, tutti gl'intendimenti e tutti gl'in-« teressi?

« La linea la più breve che si scorga per coloro che quei « luoghi e quei passi sanno, è la linea che pigliando da Cancello « o Maddaloni, al varco d'Arpaja salendo, faccia capo a Benevento, « e di là lungo il calore per i piani di Grotta Minarda e di Flu-« meri, e tra le valli dell'Ufita e di Rocchetta Sant'Antonio pas-« sando, sul tratto di Candela riesca.

« E notate che superata la china d'Arpaja, si passa di valle « in valle, senza incontrare più il dorso degli Appennini, senza in-« contrare più ostacoli da traforare od altri grossi impedimenti. Du-« biterassi se questa linea se, come è la più facile e la più eco-« nomica, sia ovvero no la più breve; ma io non ho domandato altro « se non che si faccia la linea più breve, più facile, più solida, e « di minor dispendio.

« Ora il mio emendamento è concepito in tali termini che chi « gli verrà contro, dirà: voglio la linea più difficile, più lunga, meno « solida e meno costosa.

« Sapete inoltre, o signori, la mia linea a quanti vantaggi « soddisfarebbe? Facendola passare per la valle Caudina, voi pene-« trate nel Principato Ulteriore, e come lo correrete in quasi tutta

« la sua lunghezza, così del pari vi passerete quasi di mezzo; e
« nel vecchio Sannio veramente due braccia distenderete a conve-
« niente distanza, da non meritarvi più la giusta critica dell'onorevole
« Bonghi, che nel vostro disegno scorge le due linee di Benevento-
« Termoli e di Benevento-Foggia a tal distanza quale non si conviene
« fra linee arteriali, e che ora io vorrei ridotta a codesta distanza,
« che più allargandosi, a maggior numero di popolazione frutterebbe.

« Mi fermo intanto un poco in valle Caudina; perocchè quando
« uno dei nostri onorevoli colleghi, con bello spirito ci disse che
« questa proposta di legge ci obbliga a passare sotto le forche cau-
« dine, io voglio pigliarne quel poco di bene che posso, se non sarà
« possibile scansarne il molto male; e spero l'onorevole Nisco non
« mi farà in questo obbiezione. Imperocchè io mi ricordo che ei
« rispondendo sopra un giornale ad un altro nostro onorevole collega
« gli diceva: che volete; non sono fatti gli studî per queste nuove
« linee, ma gli studî li fecero i Romani per noi...

« ... Sì, i Romani costruirono la magnifica via Appia, e se
« Orazio tenne quella via, la stessa passava per la valle Caudina,
« ove *super caudi cauponas*, era la *plenissima villa Coccei*, nella
« quale il venosino fu lautamente albergato. Salgo la via Appia e
« continuo proprio alla volta della *famosa villa Trevici*. Vedete amore
« che io ho delle romane cose!

« Ma la brevità della linea che io designo, se potrà essere
« brevità geografica, non potrà essere per avventura brevità tecnica;
« imperocchè vi sono pendenze tali che la fanno di tanto più lunga
« quanto più difficile?

« Vediamo se questo sta.

« Signori, i fatti innanzi tutto, e la verità dei fatti.

« Della strada da Napoli a Benevento, studî propriamente
« non ce ne sono; vi è semplicemente un profilo dell' Ufficio To-
« pografico di Napoli, che si attribuisce al signor Firrao.

« Questo profilo impertanto è per la valle del Volturno, niente
« vi è di studî governativi per la valle Caudina. Bensì i Comuni
« da Cancello a Benevento, riunitisi tra loro in consorzio con lode-
« vole esempio, fecero procedere a degli studî, e scelsero allora
« un ingegnere conosciutissimo in quelle provincie, quanto abile,
« altrettanto coscienzioso, il signor Mendia.

« Egli, il Mendia, eseguì gli studî, stette parecchi mesi sui
« luoghi, poi venne egli stesso qui a recarli; e debbo rendere giu-
« stizia al signor Ministro dei lavori pubblici della sollecitudine con
« che egli accolse questi studî, e della premura che mise perchè
« fossero presi in considerazione, essendo suo preciso desiderio che
« si fosse tenuta la valle Caudina, se quella era la linea più breve.

« Ebbene, furono cotali studî discussi tra l'onorevole ingegnere
« Parodi e l'onorevole ingegnere Mendia, innanzi all'onorevole ispet-
« tore Rovere, ed io ebbi occasione di esservi presente.

« Dalla discussione risultò che l'onorevole Parodi, il quale
« prima aveva dato un parere della quasi impossibilità della linea
« per la valle Caudina, dovette lealmente ed onestamente confes-
« sare che i dati su cui egli aveva fondato il suo avviso erano sba-
« gliati, essendogli stati trasmessi, e non avendogli egli presi sul
« luogo; vedete se bisogna aver sempre cieca fede in cotali pareri!

« E questa ritrattazione, notatelo, non che risultare dalle sole
« mie presenti parole, risulta da questo libercolo di cenni tecnici
« fattoci distribuire dall'onorevole Ministro dei lavori pubblici.

« Così la magna difficoltà della insuperabile altezza della sella
« di Arpaja fu superata. Non è in fatto che una forra o spacca-
« tura, tra le cui strette furono presi i Romani dai Sanniti.

« Tuttavolta l'onorevole Rovere osservò ed osserva che co-
« munque non fosse stato difficile di passare quella piccola promi-
« nenza, pur tuttavia in una linea di grande traffico non si dovesse
« ammettere una pendenza al di sopra del dieci per mille; ma io
« mi ricordo di aver letto non so dove che queste regole od ema-
« nazioni burocratiche intorno alle strade ferrate, abbiano fatto più
« male che bene, e che le costruzioni ferroviarie tanto più hanno
« avuto progresso, come in America, per quanto più si son tenute
« libere da tali pastoje. Non volendo impertanto entrare in quistioni
« che non mi appartengono e di cui non ho la piena capacità, mi
« ristringo solamente a costatare i fatti, e dirovvi che alle diffi-
« coltà della maggior pendenza, il Mendia rispose aver egli voluto
« fare una linea la più breve che gli fosse paruto possibile; niente
« impertanto più agevole di allungarla d'alquanto ed addolcirne le
« pendenze; invece di prendere capo a Cancello pigliate capo sei
« chilometri più distante, a Maddaloni, ed avrete la pendenza all'11

« per mille. Se non che anche questa pendenza, anche di uno al
« di più dei dieci, è paruta una cosa da subissarne il mondo.

« Ebbene, invece di allungarla di sei chilometri, allungatela
« sette; allungate tanto della via, quanto ne abbisogna a darvi la
« pendenza del dieci per mille. E non sarà mai che dobbiate al-
« lungarla di molto, e rimarrà sempre che questa linea, più o meno,
« sarà sempre più breve dell'altra. Ed io, ammettendo che sia più
« breve il meno di 15 chilometri, veggo una garanzia di 15 chi-
« lometri di meno, e 15 chilometri di tempo e di spesa di meno
« al commercio; il che non vi pare che sia qualche cosa? Secondo
« la proposta inoltre dell'ingegnere Mendia, noi, non semplicemente
« risparmieremmo dei chilometri sull'intera linea, ma risparmierem-
« mo di più la costruzione di una linea da Napoli fino a Maddaloni,
« o fino a Cancello, e con ciò risparmieremmo ancora altri valori
« ed altra garanzia.

« Si pretende in verità che ad una città principale come Napoli,
« debba accedersi per più ferrovie, come per più raggi, al centro;
« e sta bene, se faceste un'altra strada ferrata da un altro lato; ma
« non arrivo punto a comprendere questi diversi raggi se mi fate due
« linee, come volete fare, ambo sull'istessa direzione, ambo alla
« non lontana Caserta, e vicina l'una all'altra che quasi si toccano,
« e che a talun punto debbono intersecarsi.

« Nè tralascerò di notare che farebbe, a mio modo di vedere,
« anche un cattivo senso morale in quelle popolazioni; imperocchè,
« mentre voi sopprimete la linea di Conza per il poco economico
« e molto finanziario motivo che due strade al medesimo punto,
« facendosi concorrenza, riuscirebbero in danno dell'erario che le
« sussidia; poi fareste due linee concorrenti da Napoli a Caserta,
« l'una addosso all'altra, ambe addosso dell'erario.

« Nè mi muove dal mio parere l'osservazione che è stata fatta,
« farsi questa seconda linea per servire il suburbio di Napoli. Im-
« perocchè chiunque ha un po' d'esperienza dei suburbî sa bene che
« le linee ferrate per quanto servono molto alle grandi distanze,
« altrettanto poco servono alle brevi.

« A queste si serve più comodamente ed a miglior mercato
« con vetture ordinarie. A Moncalieri per esempio le vetture ordi-
« narie han fatto e fan sempre concorrenza alla strada ferrata.

« Questa ha un corso determinato, non passa, non si ferma dove voi
« volete, non corre e ricorre a brevi intervalli; mentre le vetture
« ordinarie, oltre a tutte queste comodità, offrono ancora il van-
« taggio del minor costo. Di modo che chi ben vi pensa, facilmente
« si convincerà che il suburbio di Napoli può essere servito come lo
« è attualmente dalle vetture ordinarie; e se anche si dovesse fare
« una congiunzione ferroviaria, questa si potrebbe innestare sopra
« quella linea che di presente c'è nell'agro Campano; ed a questa
« congiuntiva potrebbero da sè soli bastare i ricchi municipî di quelle
« ubertose pianure.

« Ed in fine dei fini per creare un servizio di suburbio, sarà
« che noi possiamo preferirlo a' più importanti vantaggi che sono
« quelli del commercio che ci deve venire dalle Puglie? Obbligare
« quel commercio per il servizio del suburbio a fare un più lungo
« cammino?

« Ma se sarà tenuta la linea di Valle Caudina, che indubitata-
« mente è la più breve; e sopra la quale le pendenze potranno essere
« dall'arte ed a suo libito modificate; pure è a riflettere che si giun-
« gerà in un punto di tale via, cui ti manca la terra sotto i piedi, e
« sul quale appare impossibile fondare una ferrovia!

« Signori, io son nato nella valle Caudina, credete però ad uno
« che conosce e deve conoscere il luogo dove è nato, mi permetterete
« quindi di mettervi in guardia ed in avvertenza da certi studî, ab-
« borracciati in fretta ed in furia, mentre noi stavamo già qui discu-
« tendo, son delle famose esplorazioni a vol di uccello, sotto certe
« ispirazioni poco amiche dell'indifferente vero, e ci sono state messe
« innanzi nel libercolo azzurro dei cenni tecnici. Leggete, leggete
« in tali cenni tecnici; vi troverete scritto: siamo giunti in un punto
« in cui abbiamo trovato una strada carreggiabile in pessimo stato
« ancora dopo molti anni malferma, il che ci ha fatto manifesto
« che il terreno era franoso. Sì, questa strada che è detta di *sfer-*
« *racavallo,* è messa sopra un ripido pendìo, proprio sull'orlo di
« un vallone che continuamente la rode.

« Questa strada non è stata mai che un saggio naturale ed
« artificiale di frane, ed è un miracolo che pure abbia potuto ser-
« vire come serve ancora.

« Tuttavolta dove scende questa strada? Verso la contrada della

« Tufara; perchè ha tal nome cotale contrada? Dalla natura del « suo suolo. E gli ingegneri che non so da chi, e con quali istru- « zioni furono non è guari spediti, non potendo negare terra e cielo, « assicurano d'avervi veduto che in quella valle affioriscono taluni « banchi tufacei, i quali coverti come sono di un certo strato ar- « gilloso non potrebbero essere stabile letto ad una ferrovia.

« Ed io innanzi tutto risponderò che non passa da quel lato « la ferrovia; essa passa per un altro lato, passa sopra gli stabili « banchi tufacei che non hanno manco una crosta d'argilla, e se « anche l'avessero, non occorre d'essere ingegnere per intendere che « ciò non leverebbe solidità alla strada.

« Pur quando noi crediamo di aver superate queste difficoltà, « eccone un'altra di un altro genere. Non andate, ci dicono, per « la valle del Caudio, la è una valle stretta, chiusa; Dio sa se « ne potete uscire.

« Che cosa ne farete di questa via che muore in quella valle? « Venite qui dall'altra parte del Volturno per due ragioni: la pri- « ma che la via può essere ramificata; la seconda che qui c'è mag- « giore popolazione. Inoltre voi potrete per una scorciatoja presso « Telese raggiungere Campobasso, e così non obbligherete Campo- « basso a girare per Benevento.

« Signori, è egli vero che noi non vogliamo fare altro che « una linea che congiunga il più brevemente Napoli e Foggia? È « egli questo il primo e principale nostro scopo, od intendiamo per « lo converso di cadere in un errore che è stato supposto nella « linea di Conza, e che sarebbe vivo e reale nella nuova linea che « intendiamo sostituirvi?

« Taluni dicono che di qua vi sono più popolazioni e più ric- « chezze; taluni altri affermano che di là vi siano maggiori popola- « zioni e più produttive; chi dice qua più possibili e più neces- « sarie le ramificazioni, chi le dice solo possibili di là; tra chi « afferma e chi nega, nessun documento v'è in pronto a deciderne. « Nè io voglio inabissarmi certamente in questa minuta discussione; « che anzi io richiamerò la discussione al suo scopo. Volete fare « la via più breve? Se intendete di fare la linea più breve, que- « sta certamente della valle Caudina è la più breve. Se volete dav- « vero intendere alla brevità ed a non lasciarvi trarre in inganno

« dalla supposta scorciatoja per Telese a Campobasso, mi cade in
« acconcio di leggervi un giudizio solenne che intorno a questo punto
« è stato fatto da un uomo competentissimo quale è il colonnello
« Delcarretto, e sopra il quale giudizio il Consiglio Provinciale di
« Napoli faceva istanti voti si prescegliesse la linea Caudina.

« La Camera adunque mi permetterà che io le citi l'autorità
« di un uomo tecnico stimatissimo e stimabilissimo, il cui parere
« pur condanna la linea di Conza; mi nuoce, ma non m'impedisce
« che io lo legga tal quale prima che altri venga a rileggermelo,
« non mancando con ciò alla lealtà, ma non accettandolo pienamente.»

Il chiaro e sagace oratore, che aveva così bene svolta la quistione del miglior tracciato, volle confortare il suo assennato giudizio col parere scritto da un uomo tecnico superiore ad ogni elogio; epperò egli ne dette lettura alla Camera ed io qui lo trascrivo affinchè se ne ammiri la franca spontaneità. Ecco le parole scritte al Consiglio Provinciale di Napoli dall'egregio, allora colonnello del Genio Militare, oggi meritamente promosso a Generale Maggiore, signor Delcarretto cav. Giacomo, e lette in Parlamento dall'onorevole Deputato Soldi.

« Al modo stesso che, per voler porre assolutamente in com-
« mercio il tratto di ferrovia da Napoli a Salerno, nacque l'inqua-
« lificabile errore della linea di Conza, così ora si vuole andare a
« Benevento passando per Telese; cioè girando i Tifati ed il Ta-
« burno, e non già da Cancello o da Maddaloni per la valle Caudina.

« Da Cancello o da Maddaloni fino a Benevento per la valle
« Caudina corrono 21 miglio, pari a circa chilometri 39; mentre
« da Santamaria per le valli del Volturno e del Calore v'interce-
« dono miglia 34, ovvero chilometri 63. Ho detto Santamaria e
« non Caserta, come si va scrivendo per mistificare la gente, poi-
« chè non posso supporre che, per abbreviare qualche chilometro
« del lungo giro, si andasse da Caserta direttamente per traforare
« i Tifati.

« Adunque, per arrivare a Benevento da Cancello, debbono
« costruirsi chilometri 39 di ferrovia, mentre per arrivarvi da San-
« tamaria ve ne occorrono 63; vi ha dunque un risparmio di 24
« chilometri sopra 39, sì nella costruzione che nel premio per l'e-
« sercizio, e nel tempo del transito in perpetuo. E se a ciò si

« aggiungono gli altri chilometri 17 e mezzo che si hanno a percor-
« rere tra Cancello e Santamaria, ne risulterà che, partendo da
« Cancello per andare a Benevento per le valli del Volturno e del
« Calore, dovranno percorrersi chilometri 80 e mezzo, mentre, an-
« dandovi per la valle Caudina, se ne percorreranno 39, cioè meno
« della metà! Epperò costerebbe troppo al tesoro d'Italia l'avere
« una tal ferrovia, ed a soverchio incomodo, spesa e perditempo sareb-
« bero costretti i viaggiatori che dovrebbero servirsi di quella linea.

« Si è obbiettato contro il passaggio per la valle Caudina la
« pendenza del 14 nel breve tratto tra Cancello ed Arpaja; ma
« una tale obbiezione è più che speciosa, ridevole. Le persone dell'arte
« che propagano come valida una tale ragione fanno atto di mala
« fede, e la generalità che l'accoglie dà argomento d'ignoranza; nè
« su di ciò occorre maggiormente discutere, poichè gli assiomi non
« si dimostrano.

« Basta por mente alle pendenze straordinarie che oggidì si
« adottano quando il bisogno lo richiede sino a quella del 35 alla
« Busalla, e ricordare che la strada da Napoli a Ceprano, dopo Ca-
« pua, corre per lunghissimo tratto con quella del 15.

« A giustificare in certa guisa l'erroneo andamento si è pur
« detto che la diramazione per Termoli avrebbe avuto origine presso
« Telese, ma anche questo non è, nè può essere vero; poichè siffatta
« diramazione non può staccarsi che *alla foce del Tammaro, cioè bene*
« *al di là di Benevento,* non essendovi precedentemente al Tammaro
« niun altro corso di acqua che possa permettere una diramazione
« ferroviaria.

« Che, se anche la linea per Termoli potesse partire da Te-
« lese, questo gioverebbe appena ad abbreviare soltanto di alcun
« poco quella via, ma non la compenserebbe affatto dal danno risul-
« tante dallo erroneo voluto andamento.

« Epperò il tracciato per Telese nuoce assai alla linea di Ter-
« moli allungandola oltre misura, ed è funesto a quella di Foggia,
« per ciò che in tal guisa si riprodurrebbero in senso opposto quasi
« che tutti gl'inconvenienti del tracciato per Conza.

« Ora poi che bisogna assolutamente toccar Benevento, sì per
« andare a Termoli che per andare a Foggia, perchè non raggiun-
« gerlo per la via più corta? Io opino che, una volta arrivati a

« Cancello, i viaggiatori saranno in forse se proseguire con la fer-
« rovia sino a Benevento o se recarvisi in vettura abbreviando il
« cammino di oltre alla metà e certo con minore spesa.

« Adunque è chiaro che il lungo giro per toccar Telese, pas-
« sando sul ponte al Torello, non ha altro scopo che Telese ed il
« ponte al Torello. Quello però che è più strano in questo si è
« che tutte le pratiche e gl'intrighi per allungare la linea sino a
« Benevento si fanno a nome della provincia di Campobasso, e di-
« cesi nell'interesse della linea di Termoli, mentre si è dimostrato
« che detta linea per tale andamento si allunga di 42 chilometri.
« Che, se prima di abolirsi la linea di Conza la povera provincia
« di Campobasso doveva forzosamente stare sotto la tutela di co-
« loro che le promettevano la linea per Termoli a condizione del pas-
« saggio per Telese, è assurdo che vi rimanga ancora ora che la
« linea di Termoli è decretata, che nell'interesse di detta provin-
« cia e di tutto il commercio debbe essere la più breve. Ma diffi-
« cilmente si vincono talune abitudini di dipendenza, ed è troppo
« noto siccome taluni gridatori sanno imporsi agl'individui ed alle
« popolazioni, come queste pecorescamente li subiscano.

« L'andamento diretto da Napoli a Foggia per Cancello, Arpaja,
« Benevento, risulta perpendicolare alle due linee, l'Adriatica, cioè,
« è quella da Napoli a Roma.

« Esso è il più breve per passare dall'Adriatico al Tirreno,
« cioè da Brindisi a Roma, cioè dall'oriente all'occidente, poi che
« Brindisi accoglierà fra non guari tutte le provenienze dell'oriente
« tostochè sarà aperto al traffico l'istmo di Suez. Perciò quel pas-
« saggio attraversato farà parte di una linea , più che Italiana o
« Europea, Mondiale. Ed a fronte di tale considerazione debbono
« tacere tutti i meschini calcoli di popolazioni, prodotti, fertilità di
« qualche vallata o contrada, quali calcoli d'altronde ognuno ben sa
« che sono elastici e prestevoli a tutte le mistificazioni.

« Abbandonare la valle Caudina per quella del Volturno e del
« Calore avrebbe per inevitabile risultato di lasciar Napoli fuori via
« nell'immenso traffico tra l'oriente e l'occidente, poichè i viaggia-
« tori preferirebbero nel transito le linee più settentrionali dell'Ita-
« lia centrale. »

Dopo letto questo documento il benemerito oratore continuava così:

« Dunque, o signori, io contrappongo ad autorità, autorità;
« e se l'onorevole Ministro ha mandato non ha guari degli ingegneri
« ad esplorare quella linea, i quali hanno fatto degli studî meno studî,
« io esibisco il parere di un altro, il quale da lungo tempo ha
« studiato da vero, e meditato da senno intorno alle linee ferroviarie
« di quella parte d'Italia; spetta a voi decidere se a quei che non
« studiano od a quei che hanno studiato bisogna dar credito. Non
« è però che io richiegga che una linea più che un'altra sia se-
« guita, chieggo soltanto che si studii e davvero quale delle due
« linee è da preferire, premendomi soltanto che sia fatta facoltà alle
« provincie consortili d'intervenire agli studî, o farvisi rappresen-
« tare, nel fine che gli studî stessi fossero effettivamente serî. In
« un Governo qual'è il nostro non mi pare che si possa fare sem-
« pre a ritroso della pubblica opinione.

« Io certo non sono il più devoto adoratore dell'opinione pub-
« blica, nè la tengo sempre infallibile, ma non posso non tenerne
« conto come manifestazione od elemento del civil vero. In ogni
« caso poi, se le popolazioni s'ingannano, è debito nostro disingan-
« narle; in difetto l'istesso beneficio imposto è un'ingiuria. Date
« adunque una soddisfazione ad un gran municipio come è il Mu-
« nicipio di Napoli; datela al suo Consiglio Provinciale, non la ne-
« gate ai municipî che corrono da Cancello a Benevento, e da Bene-
« vento sino a Foggia, che di ciò vi hanno pregato; fate che la
« cosa sia veduta ed esaminata; se hanno torto l'abbiano pure, ma
« convinciamoli che la linea da loro desiderata sia la più lunga e
« la più difficile, ed allora le loro lagnanze comparse ingiuste, ca-
« dranno di per sè stesse senza che noi bruscamente le respingiamo;
« ma sinchè non farete loro l'onore di una dimostrazione, diranno
« che li avete pregiudicati una volta, che volete pregiudicarli un'altra,
« e che nell'ostentazione di un beneficio avete loro recato la simu-
« lazione di una linea più breve a nascondere il danno della sop-
« pressione di Conza.

« Seguiamo adunque i voti di quelle popolazioni, i voti da
« cui noi siamo quel che siamo; diamo loro una legittima satisfa-
« zione; e se possiamo per la valle Caudina andare a Benevento,
« non perdiamo mai di vista il Calore, di cui risalendo il corso
« non è difficile riuscire alla valle del Sele, e risolvere tutto il

« problema, sciogliendo per tal modo l'obbligo del traforo di Conza,
« anche in rispetto alla parte che declina verso il Tirreno, cui da-
« remmo una traversa, che li compenserebbe sufficientemente del
« perduto passaggio verso l'Adriatico.

« Veggo segni di dubbio, la mia linea non è fattibile? Tanto
« meglio per voi, tanto peggio per me; avrò torto, fatela studiare
« io non intendo di aver ragione *a priori*; io dico semplicemente
« fatela studiare: essendo che io dal canto mio l'ho fatta vedere
« tutta quanta, e son sicuro che sia una linea niente difficile, ed
« assai più breve di quella che voi progettate; ed io tengo alla
« mia proposta come di una linea mediana che potrebbe comple-
« tamente soddisfare alle esigenze, ai bisogni di comunicazione della
« provincia del Principato Ulteriore, la quale altrimente rimarrebbe
« assolutamente fuorchiusa e sequestrata; essendochè la vostra linea
« voi la conducete al ridosso di Ariano; ai confini estremi della pro-
« vincia, ed a cui tutti gli altri paesi della provincia non troveranno
« alcun modo di congiungervisi, se prima non arrivano a far che la
« montagna di Ariano, non sia più montagna.

« Aggiungerò di più, o signori, voi avete intenzione, di con-
« giungere Avellino a Benevento, e io nuovamente ve ne ringrazio:
« ma se fate questa linea non avete più bisogno di andare sino a
« Benevento, perchè potete congiungere Avellino sul Calore ad un
« punto più prossimo che non sia fino a Benevento.

« Io conosco i luoghi, e semplicemente perchè conosco i luoghi
« dico queste cose, e sono meravigliato che spessissimo i nostri in-
« gegneri, colle migliori intenzioni del mondo, non avendo esatte
« indicazioni dei luoghi, vanno a studiare ove studiano per non im-
« parare, ove studiano più a non fare che a fare, come sono stati
« non guari a studiare in valle Caudina, dove appena son passati,
« dove hanno veduto tanto quanto bastava per dire che la cosa era
« impossibile; ma là dove era possibile non sono andati, non hanno
« voluto andare.

« Restino adunque queste indicazioni e questi indizî che io do;
« siano obbligatorî come debbono essere gli studî; al Governo la
« libertà e la responsabilità della scelta di una linea piuttosto che
« di un'altra, ma non pregiudichiamo già da principio la quistione;
« non la pregiudichiamo noi; non facciamo una cosa che non

« possiamo nè dobbiamo fare; basterà indicare i punti obbiettivi,
« gl'intermedî bisogna lasciarli da parte: daremo l'unico mandato
« che si faccia la linea più breve, la più facile, e quella che più
« soddisfa ad un numero maggiore di popolazione; e sarà vera ga-
« ranzia alle comunali rappresentanze il potere presenziare agli
« studî o farvisi rappresentare.

« Così, o signori, dal canto mio ho creduto di poter proporre
« qualche cosa che dal dolore della perdita della traversa di Conza,
« se mai contro ogni buona ragione e contro ogni giustizia deve
« andar soppressa, possa consolare coloro che la perdono; ma non
« desisto mai dal raccomandare al Governo ed alla Camera di con-
« siderare sempre se sia prudente sciogliere la convenzione per ri-
« spetto al traforo di Conza, prima di compiere tutti quegli studî
« che sono necessarî a sostituirvi altre linee; imperocchè io ritengo
« che quella traversa ritornerà un'altra volta necessaria ed indispen-
« sabile; ed allora sarà difficile trovare chi la faccia, senza sob-
« barcarci a più gravi oneri di quelli a cui ci sobbarcammo colla
« compagnia delle meridionali.

« E se da ultimo mi parve non sano di mente colui che di-
« sputasse della via più breve da Napoli, tra Conza o Benevento,
« per Foggia; non reputerò poi savio colui il quale, dopo di aver
« prolungata la linea di Conza quasi quasi fin presso al traforo,
« per 40 o 50 chilometri, si ristassse dal congiungere insieme due
« linee importantissime, la tirrena e l'adriatica. So d'altronde, e lo
« dichiaro apertamente, che questa del traforo di Conza è quistione
« puramente di tempo, che presto o tardi il traforo dovrà essere
« fatto; sì che il benefizio non è che all'impresario dal desisterne
« oggi, come il danno sarà nostro dal farlo in prosieguo; accetto
« tuttavia di buon grado, come desidero che il Governo e la Com-
« missione accettassero un emendamento che molti stimabili miei amici
« hanno proposto, ed anch'io l'ho sottoscritto nel fine che non resti
« inutile quel tronco di Candela, o non rimanga tronco sentimentale,
« secondo l'espressione dell'onorevole relatore, ma sia condotto sulla
« fiumana di Atella, donde potrebbe distendersi a grandissima utilità
« della Basilicata e di tutte quelle parti della Puglia Barese, che
« è la più ricca delle provincie meridionali.

« Qui, ponendo fine al mio dire, io mi raccomando al Ministero,

« e se vi fosse il Ministro delle finanze più a lui che ad ogni altro
« rivolgerei la mia preghiera, perchè per quel tal bosco Monticchio
« sia condotta una via, innanzi di porlo in vendita. Io non voleva certa-
« mente una strada ferrata soltanto per andare a quel bosco, ma do-
« vendovi passare la ferrovia per ispuntare ad Eboli, io vedeva che
« la ferrovia dava valore al bosco, ed il bosco pagava la ferrovia.
« Ed ora non mi è caduta ogni speranza che una via vi si accosti e
« vi penetri, ancorchè fosse una strada ordinaria e da carretti, solo
« che quella proprietà pigli il valore che veramente deve avere, e
« sia con ciò salva dalle bramose e non mai sazie canne. *(Bene!
« Bravo!)*

Evviva il veramente onorevole Deputato Soldi; egli parlò da uomo saggio, prudente e leale; il suo discorso si compendiava in questa proposta *studiate e poi decidete;* anzi l'oratore pur consentiva al Ministero di decidere a suo libito, ma dopo di avere studiata la grave quistione del miglior tracciato ed assumendo la responsabilità della scelta, com'era naturale. Proposta siffatta, che in sè racchiudeva tanta moderazione e giustizia, non poteva da alcun onesto uomo essere respinta; anzi lo stesso Ministro, al cui giudizio si deferiva il maturo e coscienzioso esame, doveva accettarla, per mostrare così com'egli, scevro di qualunque preoccupazione, volesse seriamente soddisfare le giuste esigenze delle popolazioni. E doveva tanto più farlo, in quanto che aveva già conosciuta la fallacia delle informazioni ricevute da taluni ingegneri governativi, e possedeva un documento di un altro ingegnere pur governativo; il quale apertamente ed in buona fede si era pronunziato a favore della valle Caudina, con uffiziale relazione indiritta al Ministero in adempimento d'incarico ricevutone.

Di vero, quando nel 1862 il Ministro di allora voleva preparare gli elementi di fatto occorrenti a risolvere la quistione del miglior tracciato, con nota ministeriale del 7 novembre 1862, incaricava l'onorevole Cav. Parodi ingegnere del Genio Civile di recarsi a studiare sui luoghi le tre linee ferroviarie; le quali, sempre spiccandosi dalla ferrovia Romana in esercizio e dirigendosi a Benevento, vi giungessero la prima per la valle Caudina, la seconda scavalcando la sella su cui s'addossa il magnifico ponte canale dell'acquedotto Carolino, e la terza per l'aperta valle del fiume Volturno, le cui acque lambiscono la piazza di Capua.

Il lodato ingegnere veniva tra noi e percorreva quei luoghi, acclamato dalle autorità locali e dalle popolazioni plaudenti che lo colmarono di affettuose accoglienze e di squisite cortesie, come ne correva loro l'obbligo e come egli stesso riferiva al Ministro, attribuendo tanti riguardi alla riverenza che appo noi ispirava la dignità del Ministro onorata così in persona del suo delegato.

Esso ingegnere dava conto del suo adempimento con distinta relazione indiritta al Ministro in data 9 dicembre 1862 da Torino; la quale è un prezioso documento che pienamente contesta il merito del metodo tenuto, la esattezza dei dati locali serviti di base al giudizio ed il valore delle considerazioni addotte a giustificare il dato parere. Troppo tardi ebbi la ventura di ammirare un tal documento, la cui bozza pervenne nelle mie mani per un giro di casi inopinati che la discrezione mi vieta di narrare, e così mi fu concesso di estrarne una copia.

Questo documento sebbene degno di pubblicità pel suo merito intrinseco e per le sue attinenze ai fatti, non può essere interamente qui trascritto perchè troppo lungo; mi debbo perciò restringere a riferirne i principali dati e concetti, da cui agevolmente si arguirà tutto il resto.

Il sagace ingegnere dava la preferenza alla valle Caudina nel cominciare appunto da essa i suoi accurati studî tecnici, di cui manifestava i risultamenti nel primo capitolo della pregevole sua relazione. Egli di questo assunto si sbarazzava con poche pennellate magistrali, che facevano proprio toccar con mano la scabrosa configurazione di quei luoghi erti e scoscesi, e la impossibilità di sentirvi il desiderato fischio della vaporiera. Diceva essere di 39 chilometri ed 850 metri la lunghezza totale della linea da Cancello per Montesarchio a Benevento, che può intendersi divisa in due tronchi a Montesarchio; dei quali considerava suddiviso il primo nelle seguenti tre sucessive parti.

La 1ª in ascesa lunga 12 chilometri e 550 metri da Cancello al punto culminante della sella di Arpaja; la 2ª in discesa lunga 3 chilometri e 190 metri fino al ponte sull'Isclero; la 3ª in ascesa lunga 5 chilometri e 460 metri fino a Montesarchio. Notava egli le differenze di livello tra gl'indicati tre punti, dicendo essere di 313 metri l'altezza del punto culminante della sella di Arpaja sopra Cancello, e di 63,^{m} 80 sopra l'anzidetto ponte; il quale si trovava per 27,^{m} 30 sottoposto a Montesarchio. Ecco adunque i precisi dati

numerici del profilo di livellazione longitudinale, che ognuno può da sè disegnare, ed eseguendolo od anche delineandone lo schizzo ostensivo con la notazione degl'indicati numeri, ad occhi chiusi vedrà come risulteranno le spaventevoli pendenze nell'ascesa ad Arpaja del 25 per mille e nella discesa al ponte sull'Isclero del 20 per mille; e soltanto troverà alquanto di conforto nell'incontrare l'ascesa al 5 per mille da detto ponte all'abitato di Montesarchio. Dopo notati questi dati locali, la dimostrazione da lui data dell'impossibilità tecnica si compendia presso a poco così:

Con pendenze cotanto ripide chi volete che si arrampichi per l'erto calle di Arpaja e precipitosamente sdruccioli a Benevento, ove si perverrebbe sempre in piano per la valle del Calore, sebbene con qualche allungamento di cammino?

Che ve ne pare? Se questa non è dimostrazione chiara e lampante, mi si dica di grazia qual'altra mai lo sarà? Gli uomini tecnici ne rimarranno stupiti, e quelli che non lo sono pure avranno di che meravigliare! Per ciò aveva ben ragione il compilatore di quella singolare relazione di così dire per annientare ogni infondata obbiezione:

« Intorno a tali condizioni di pendenze basterà la seguente *pe-*
« *rentoria* osservazione.

« Ritenuta la differenza di livello e lo sviluppo che si trovano
« fra Cancello ed il punto culminante ad Arpaja, si vede che per
« quel tratto la strada si troverebbe in condizioni, se non eguali,
« molto somiglianti a quelle in cui si trova la strada da Genova a
« Torino pel tratto da Busalla a Pontedecimo, la cui ordinata mas-
« sima sul livello del mare, com'è noto, è di metri 360, che si
« raggiunge mediante uno sviluppo di 22 chilometri compreso tra
« Genova e Busalla; e per una linea com'è quella di cui si tratta,
« non pare il caso di affrontare difficoltà di quel genere. »

Il nostro ingegnere, partendo da Montesarchio per alla volta di Benevento, incontrava altre scabrosità forse di maggior rilievo. Egli nel suo cammino per la strada postale ristava sulla ripida discesa di Sferracavallo, ed ivi prendeva di mira due successive porzioni lunghe la 1ª metri 945,70 e la 2ª metri 725,65; alle quali attribuiva la differenza di livello tra i punti estremi, per la 1ª di 76.ᵐ 256 e per la 2ª di 11.ᵐ 292.

Con questi dati ne risultava nella 1ª porzione la esorbitante pendenza di 80 sopra mille, nella 2ª quella eccessiva del 15 per mille, e nello insieme la precipitosa pendenza del 52,3 per mille. Perciò esso ingegnere ne traeva argomento di sfiducia; ed a vieppiù aggravare questa da lui stimata grave osservazione, vi aggiungeva l'altra che qui trascrivo:

« Inoltre, a partire dal piede di questa discesa parziale s'in-« contrano delle contropendenze che si elevano quasi allo stesso « livello del punto di partenza. »

Che altro si poteva aggiungere a ribadire la rigorosa e lucida dimostrazione delle gravi difficoltà di condurre la vaporiera per luoghi cotanto precipitosi?

Null'altro di più convincente! Epperò a queste osservazioni e ragioni restringeva l'inoppugnabile dimostrazione il lodato ingegnere; il quale, ad escludere ogni dubbio sulla esattezza dei dati serviti di base a comporre i profili delle linee da lui studiate, faceva la seguente dichiarazione:

« Intorno a tali profili devo avvertire che le cifre di cui sono « corredati, come tutte quelle altre di cui mi sono servito nello « svolgimento della mia relazione, per una parte possono essere « ritenute come esatte, per un'altra parte come molto approssimate, « di modo che le differenze che per avventura si potessero riscon-« trare non indurrebbero a conchiusioni diverse da quelle che ho « formolate.

« Non ho corredato la relazione stessa di un disegno plani-« metrico, poichè so che presso cotesto Ministero esistono le carte « del Zannone, che presentano esattamente la corografia di quelle « contrade. »

E qui, a proposito dell'esattezza, conviene manifestare che lo stesso ingegnere nella sala del Ministero a Torino, quando si confrontarono questi suoi numeri a quelli risultanti dalle operazioni geodetiche da me eseguite in valle Caudina, dichiarava in presenza di autorevoli testimonî: non aver egli fatta alcuna misurazione; essergli si somministrati i numeri da lui inseriti nella sua relazione; non poter rispondere della loro esattezza.

Questa dichiarazione fu anche ascoltata dall'onorevole Deputato Soldi; il quale riferendola in Parlamento, mentre ne elogiava la

lealtà, avvisava la Camera a non riporre piena fiducia nelle informazioni somministrate dagli ingegneri governativi.

Di vero a voler solo parlare del principale tronco in ascesa da Cancello ad Arpaja, la effettiva altezza del punto culminante della sella di Arpaja nella direzione del traforo è di 255,^{m}81, come rilevasi dal mio profilo di livellazione longitudinale; e nella relazione in parola vi si era aggiunto nientemeno che 57,^{m}19, per portarla alla cifra rotonda e simbolica di 313 metri: dalla effettiva lunghezza dello sviluppo ferroviario, che dallo stesso mio profilo risulta di 14 chilometri e 276 metri fino a detto punto culminante se ne era tolto non più di un chilometro e 726 metri per accorciarla a 12 chilometri e 550 metri.

Con questa semplice correzione di numeri, anche se si mandasse buono il metodo tenuto dal lodato ingegnere, la pendenza da lui calcolata per 25 a mille si ridurrebbe a quella molto meno ripida del 17,92 per mille; ma chi mai ha pensato che a vincere un ostacolo ne debba la ferrovia rasentare il cocuzzolo? Perciò svanisce come nebbia al vento la *perentoria* osservazione sopra trascritta, e la impossibilità tecnica di superare la sella di Arpaja per condurre la ferrovia verso Montesarchio.

Per altro il valente ingegnere, che non vedeva tanta facilità di tracciato, proponeva, per vincere quella da lui creduta gravissima difficoltà, una galleria sotto Arpaja lunga nientemeno che 5 chilometri e 452 metri; e ciò nonostante riteneva non potersi ridurre le pendenze al 10 per mille, senza allungare lo sviluppo della linea per modo da risultarne di 57 chilometri e 977 metri il cammino da Cancello per la valle Caudina a Benevento!!!

Questo partito era in aperta antitesi col precedente!

Dapprima egli appena radeva il suolo senza neppure ardire d'intaccarlo; poscia si ficcava fin dentro alle più interne ed ime parti di quella depressa ed umile sella di Arpaja; la quale cotanto giganteggiava innanzi ai suoi occhi, da apparirgli come il ponte dell'asino nella grave quistione di cui con sudate lucubrazioni si stava occupando!

Perciò giunto egli tanto giù nei visceri del monte neppure gli sembrava possibile di scendere a Cancello con pendenza del 10 per mille; ed andava escogitando un eccessivo e tortuoso giro, per

acquistare la sproporzionata lunghezza nello sviluppo della discesa. Ma chi volesse giudicare coteste aberrazioni mentali che la fantasia di lui, spaurita da quel terribile ostacolo della gigantesca e superba sella di Arpaja, aveva prodotte, non dovrebbe perdere che pochissimo tempo per eseguire facilissime calcolazioni.

Di fatti il progettista assegnava alla lunga galleria la pendenza del 7, 2 per mille, e riteneva nel versante della sella di Arpaja la inclinazione del 25 per mille e nel versante opposto quella del 20 per mille. Con questi dati, i quali contribuiscono a rendere la situazione della lunga galleria anche più elevata di quanto risulterebbe nel fatto se fosse quella eccessiva lunghezza compatibile con le condizioni locali, ed assegnando alle due trincee di accesso profondità non maggiori di 15 metri, subito si calcola che il principio della trincea verso Cancello dovrebb'essere sottoposto al punto culminante per 162 metri, cioè sarebbe meno elevato della stazione di S.ª M.ª a Vico, e ricadrebbe in sito molto più vicino ad Arpaja. Epperò esso principio della trincea di accesso alla galleria potrebb'essere facilmente congiunto alla stazione di Cancello con pendenza anche minore del 10 per mille; non pure senza allungamento di cammino, ma ancora vieppiù accorciandosi quello brevissimo corrispondente al mio profilo di livellazione.

Non per tanto esso ingegnere, dopo di avere esposte a modo suo le tecniche indicazioni dei tre tracciati nel 1.° Capitolo della sua relazione, ne paragonava le condizioni nel 2.° Capitolo, escludendo la valle Caudina anche dall'onore del confronto, perchè l'invincibile ostacolo di quella tale sella ne la rendeva indegna, come egli nella conchiusione del citato capitolo dichiarava con queste parole:

« Alcuni delegati di Montesarchio, di Arpaja e di Arienzo in « occasione delle ricognizioni e degli studî fatti, con molta abilità « hanno difeso sotto il rapporto tecnico il tracciato per la valle Cau- « dina, ma, com'è facile immaginare, non hanno potuto far scom- « parire l'altezza di metri 349,84 che bisogna vincere volendo « seguitare quella traccia, che pare basti da sola per farla con- « dannare. »

Ma mentre egli così diceva con poca verità riferendosi al livello del mare, su cui nel fatto il dorso di Arpaja si eleva per metri

292,85 cioè 57 metri meno di quanto è notato nella relazione; non si avvedeva che l'altezza da superare corrisponde alla differenza di livello tra i punti estremi della salita e non già alla elevazione sul mare di quello al quale si deve montare.

E qui se volessi tutte enumerare le stranezze di questa affastellata ed inconcludente relazione non la finirei mai più, seppure dopo quello che si è detto occorresse altro a farsene idea. Mi basterà di notare quelle cose che così alla rinfusa mi verranno tra mani, perchè la messe è rigogliosa e non si deve andare spigolando per coglierne abbondante frutto.

Il progettista sui pochi ed insufficienti dati, della cui esattezza abbiamo fatto onorevole menzione, calcolava com'egli diceva:

« Il costo della ferrovia da Cancello a Benevento ad un solo bina-« rio, qualunque spesa compresa, cioè acquisto di terreni, corpo stra-« dale, stazioni, armamento, materiale mobile, mobilio, officine, di-« rezione di lavori, spese generali ec. »

Il metodo è semplicissimo; tutta la linea per la valle Caudina la divide in quattro tronchi compresa la galleria; a ciascun tronco attribuisce un prezzo di tanto a metro; e s'intende bene che moltiplicando il prezzo assegnato al metro lineare per la lunghezza di ogni tronco espressa in metri, si abbia il costo di ciascun tronco, dal cui insieme risulti la spesa occorrente per l'intera ferrovia tutto compreso.

Vero è che ambo i fattori di ciascun prodotto sono un poco incerti, ma supponendoli esatti sarà certo il riportato prodotto, salvo qualche errore incorso nelle calcolazioni. Chi vuole aggiustar fede al risultamento finale ve la riponga pure; e chi non ci crede, tanto meno quando si tratti di compararlo a quello relativo all'altra linea per le valli del Volturno e del Calore, faccia come gli aggrada.

Ma quello che è veramente singolare consiste in questo che il progettista, il quale diceva illusorio il breve cammino di circa 40 chilometri avuto riguardo alla ripidità delle pendenze, e credeva necessario di portarlo a circa 58 chilometri di sviluppo con galleria di circa 5 chilometri e mezzo per non oltrepassare la pendenza del 10 per mille, quando poi si trattava di calcolare la spesa della ferrovia riteneva la stessa lunghezza del tracciato breve pur comprendendovi la lunghezza della galleria, salvo la differenza di pochi metri!

Il che mostra che neppure egli credeva alla necessità da lui annunziata di dover allungare il cammino per attenuare le pendenze nonostante la lunga galleria; epperò la brevità per la valle Caudina anche ad implicito giudizio suo non era illusoria, ma vera e reale, e costituiva tra gli altri pregi quello notevolissimo di cui egli non teneva conto nel paragone.

Belle e singolari pur sono quelle osservazioni, che egli credeva importanti e degne di essere manifestate al Ministro, intorno al sito di talune stazioni, da lui giudicato opportuno nella linea per le valli del Volturno e del Calore.

Per Benevento egli considerava che l'allontanamento della stazione dalla città non avrebbe cagionato incomodo ai cittadini, per la semplicissima ragione che ci potevano facilmente andare passando il Calore sopra un ponte costrutto da molto tempo. Rifletteva, e ci volevano proprio gli occhi di Argo per vederlo, che il suolo si eleva gradatamente a misura che si procede verso la campagna a partire dal fiume, le cui acque rasentano le mura della città; e giudicava perciò l'allontanamento della stazione, non pure conveniente ad elevarne il piano, ma necessario a guadagnare senza difficoltà i piani di Sepino! Chi non sapesse che per giungere ai piani di Sepino ci vorrà un percorso ferroviario di oltre 54 chilometri di cammino da Benevento, crederebbe necessaria la maggiore elevazione del piano della stazione, quantunque di pochi metri, ad evitare gravi difficoltà.

Ma dopo questa nozione di fatto, chi non riderà della previdenza di mirare ad un punto cotanto distante, credendosi di rimuovere ogni difficoltà dalla lunghissima ascesa sol che se ne elevi di pochi metri il principio, e non curando la città nel cui interesse si deve costruire la stazione!

Eppure il lodato ingegnere, a rafforzare questa sua importante osservazione diceva così:

« Aggiungerò ancora che giunti per tal modo sull'altipiano di « Sepino si sarebbe situati sopra ad un punto ove egli pare chesi tro- « verebbe il necessario sviluppo per la biseccazione di due linee condu- « centi l'una a Termoli e l'altra a Foggia. »

Oh! questa poi è grossa davvero!!! Non l'avrebbero pensata neppure gli onorevoli campioni della linea Amorosi-Telese, per aggiungerle la importanza della diramazione da Sepino a Foggia!

Intorno alle avvertenze determinanti il sito in cui avrebbe dovuto costruirsi la stazione di Caserta, esso ingegnere si esprimeva così:

« La stazione dovrebbe essere stabilita fra S. Benedetto e Ca-
« serta, dove esistono dei terreni adatti a queste costruzioni, ciò
« che permetterebbe ad un tempo, se più tardi si volesse, la co-
« struzione di una linea diretta a Napoli che passando per Aversa
« arriverebbe dietro a Capodimonte. »

Ed aveva ben ragione. Queste costruzioni sono piante esotiche per le provincie meridionali e ci vogliono terreni adatti a piantarvele, e poi è proprio quello il punto da cui bisogna avviarsi per riuscire dietro a Capodimonte non saprei a che conchiudervi. Ecco perchè veniva prescelto quel sito con tanta sagacia dall'accorto ingegnere!

Non mi meraviglio che sopra dati falsi si possa portare un giudizio erroneo; nè che ci sia un ingegnere governativo, il quale nella sua uffiziale relazione contesti importanti dati locali della cui esattezza dichiari a voce di non potere rispondere. Ma mi meraviglio, anzi stupisco, che si trovi un uomo tecnico, il quale, leggendo quella relazione, abbia la dabbenaggine di accettarne in buona fede le conclusioni.

Eppure era quello il documento che aveva determinato il Ministero, almeno in apparenza, alla scelta della linea per le valli del Volturno e del Calore; e che aveva indotto l'ingegnere Pesapane nella sua innanzi citata relazione a recisamente condannare la valle Caudina con questa sentenza:

« È inutile parlare della discesa dal piano di Montesarchio a
« Cancello per Arpaja ed Arienzo, dappoichè, oltre che si dovrebbe
« fare sotto Arpaja un traforo che per la sua lunghezza sfiderebbe
« i più lunghi costruiti, si avrebbe una discesa di più del 30 per
« mille. »

Questa relazione portava la data del 22 agosto 1863 da Benevento; e mentre nell'anno precedente si dichiarava che a superare la sella di Arpaja dovevasi nell'ascesa giungere alla pendenza del 25 per mille, e che mediante una galleria di circa 5 chilometri e mezzo la pendenza si poteva ridurre al 10 per mille; un anno dopo si affermava che la pendenza sarebbe stata sempre

maggiore del 30 per mille, quand'anche si fosse praticata una galleria di tale eccessiva lunghezza da superare quella di qualunque altra altrove eseguita!!!

Cotali goffe esagerazioni sarebbero bastate a discreditare pareri siffatti; i quali ad ognuno, per poco accorto che fosse, fan palese l'intendimento di chi si addava ad andarli spacciando.

Ma la credulità nelle cose incredibili era tale e tanta che non si voleva aggiustar fede a qualunque indicazione diversa da queste cotanto strane e tra loro ricalcitranti.

Perciò il Satrapone delegato ad esaminare il mio progetto di massima ascoltava con sogghigno i risultamenti delle operazioni geodetiche da me eseguite in valle Caudina; ma non ebbe a rimanere troppo compiaciuto del diverbio, cui erano presenti gli onorevoli Consiglieri della Capitanata, signori de Plato e Cav. Granata, i quali ne possono narrare i particolari a cotesto Collegio. Nè ciò fu sufficiente a suscitare almeno la dubitazione su cose le quali, peraltro, non avevano alcun carattere di credibilità. Si voleva che l'autore delle precedenti informazioni le avesse sostenute in contraddizione di chi le dichiarava erronee; ma egli tolse di mezzo ogni motivo di contesa con la genuina confessione di non poter garentire la esattezza dei dati locali da lui notati nella sua relazione. Mancato questo mezzo per andar subito buccinando il discredito sulle nozioni di fatto che rendevano preferibile il tracciato per la valle Caudina, si telegrafò a Napoli all'onorevole Cav. Bonino Ispettore del Genio Civile e Commissario governativo della ferrovia Romana, incaricandolo di recarsi immediatamente in valle Caudina, somministrare anche per via telegrafica i principali dati locali, e poscia riferire con apposita relazione. Certamente si aspettavano con impazienza queste notizie, per dar fiato ad una tromba sonora ed andare strombazzando ai quattro venti, che non eran poi vere le informazioni e dichiarazioni con le quali si raccomandava il breve ed agevole congiungimento ferroviario di Napoli e Benevento per la valle Caudina.

Ma l'aspettazione rimase delusa; i dati locali da me somministrati furono dichiarati esatti; e quel che monta più, il lodato Ispettore, con l'intelligenza e lealtà che tanto l'onora, compose e trasmise una distinta relazione, con la quale egli pienamente dimostrava essere non pure adottabile, ma preferibile la linea

Caudina: come mi veniva poscia riferito da un uomo tecnico molto competente cui era occorso di leggere tale relazione, che non ho più saputo dove sia rimasa sepolta. Ed è singolare che, mentre il Ministero si arrabbattava a raccogliere nel libercolo azzurro dei cenni tecnici tante false indicazioni locali esplorate in fretta e tutte confutate dall' onorevole Deputato Soldi, conoscitore esimio di quella contrada in cui è nato; il Ministero escludeva la giudiziosa e veridica relazione del lodato Ispettore Cav. Bonino da quel famoso libercolo, in cui di certo non se ne doveva far motto, perchè se ce ne fosse stato non più di un semplice cenno, lo avrebbe certamente citato l' onorevole Soldi; il quale con tanta diligenza aveva raccolto e ripetuto in Parlamento tutto quello che emergeva in proposito non pure dagli atti della discussione, ma ancora da altri documenti estranei alle deliberazioni della Camera.

Questo fatto, in verità, non pare che sia il più valido argomento della diligenza ed imparzialità, con le quali il Ministero avrebbe dovuto discutere e risolvere la importante quistione del miglior tracciato ferroviario, prima di sottoporre all'approvazione della Camera la linea preferita. Ma quando si voleva illuminare il Parlamento con nuove notizie raccolte in fretta mentre ferveva la discussione sul progetto di legge, si doveva farlo compiutamente, e non si poteva escludere dalle somministrate informazioni un importante documento; il quale partiva da un uomo competente e serio, da un uomo tecnico governativo, nel cui parere doveva il Ministero riporre piena fiducia, anche perchè lo trovava fondato sopra dati locali perfettamente concordi a quelli da altri rilevati e manifestati.

E quand' anche tal documento, che aveva in sè tutti i caratteri di credibilità, non fosse bastato a dissipare interamente le erronee preoccupazioni prodotte dalle precedenti stravaganti relazioni, avrebbe almeno dovuto ingenerare la dubitazione nell' animo di chi doveva in buona fede risolvere la quistione. Dubitazione, la quale condannava la tenace persistenza nel proposto partito, ed imponeva il dovere di non pregiudicare con la parola della legge la quistione tecnica, la cui imparziale soluzione esigeva accurato e coscienzioso studio. Ma chi aveva con tanta abilità e versatilità influito nel rimaneggiamento della convenzione con le Meridionali, seppe escogitare un mezzo capace almeno di salvare le apparenze. Egli, perchè nol poteva, non negava

ogni cosa come forse avrebbe desiderato di fare; riconosceva nella linea Caudina migliorate le condizioni tecniche, ma non giudicava cotesto miglioramento tale da meritarle la preferenza. E questo concetto l'accorto relatore scaltramente esprimeva adombrando dubitazioni sui pregi della linea condannata e tacendo le condizioni tecniche della linea preferita che poteva desumere da uffiziali informazioni; le quali, sebbene giovassero al fatto suo, erano infirmate dal peccato d'origine, epperò non gli conveniva di parlarne per evitare che si dicesse: non potersi istituire paragone sulle dichiarazioni di quella tale relazione in cui si erano rinvenute false indicazioni. Ecco come si ordiva quel famoso parere di rejezione, il quale doveva influire sulle deliberazioni del Parlamento e di altri Collegi, in cui occorreva discutere la medesima quistione del miglior tracciato! Ma certamente farebbe atto di mala fede chiunque reputasse questo parere come un documento valevole a dimostrare la convenienza della scelta tra due cose; delle quali se ne condanna una, sebbene sotto il principale punto di veduta indubbiamente vantaggiosa, sol perchè se ne dicono inaccettabili talune condizioni; e si preferisce l'altra senza mostrarne i pregi e senza neppure esaminare se per avventura anch'essa presentasse le medesime condizioni di giudicata inaccettabilità!

Dichiaro francamente che questo modo d'istituire paragoni tra il noto e l'ignoto mi sembra del tutto nuovo; sarà forse un progresso dell'arte di ragionare, e se così è confesso la mia ignoranza.

Quanto a me credo che siffatte dimostrazioni possano soltanto persuadere chi è già convinto, e soltanto soddisfare le convenienze di chi formolata la conchiusione vi debba accomodare il ragionamento. Nel fatto sta, e questo mi pare innegabile, che nessuno possa giudicare in buona fede ed in buona coscienza senza conoscere esattamente e compiutamente tutte le condizioni delle cose da paragonare; e che tanto meno sia scusabile la leggerezza od altro di peggio per quanto più lo atteso ed imparziale esame venga reclamato dalla importanza del giudizio e dal dovere di chi è rivestito d'un pubblico uffizio.

Intanto siffatto parere era portato in giro di qua e di là, e non appena si seppe che il Consiglio di questa provincia voleva formolare un voto al Governo ed al Parlamento per reclamare la più breve linea ferroviaria da Napoli a Benevento, l'onorevole Paladino della linea Amorosi-Telese spiccava il volo dalle gelide regioni subalpine

per venire un po' a respirare le calide aure della bella Partenope. Egli, profittando della occasione, s' impegnava, non so se per conto proprio o come messo del Ministero, ad evitare cotale dichiarazione del Consiglio; epperò veniva a somministrare le contrarie informazioni, e segnatamente il parere anzidetto, al Prefetto della Provincia, cui si faceva annunziare quando io lo stava informando precisamente delle ragioni che rendono preferibile la linea Caudina e della convenienza d'invocarne l'attuazione con un voto del Consiglio.

Il lodato Prefetto, che era l'onorevole Commendatore Vigliani, Magistrato per dottrina e probità stimabilissimo e rispettabilissimo, nell'udire il nome della persona annunziata, in sulle prime si mostrò propenso alla informazione in contraddizione, ma ripensandoci credette di evitarla, e fece rispondere a quel signore che avesse la bontà di trattenersi un poco.

Ecco come una singolare coincidenza mi faceva conoscere tale cooperazione, che senza questa occasione avrei ignorata.

Sorgeva poscia animata la discussione nel Consiglio di questa Provincia, ove quel parere del sommo uomo tecnico, il cui nome trovasi spesso ripetuto nel rendiconto delle sessioni Parlamentari, e talvolta con acre censura, avrebbe esercitata influenza, se questo illustre consesso non contenesse uomini pregevolissimi; i quali non così facilmente si fanno abbindolare, e sono di tanto senno e patriottismo dotati da scernere il vero anche attraverso le più scaltre mistificazioni, e da sostenerlo con calore animosamente affrontando qualunque contraria preoccupazione. Che se a taluno dei Consiglieri fallava il consiglio di non parlare delle cose che s'ignorano, ciò non toglie lustro e decoro al Collegio, anzi ne costituisce la gradazione necessaria a mostrare la saggezza delle sue deliberazioni; come nei dipinti dei sommi artisti le fosche ed incerte tinte di fondo, ad arte adoperate per dar risalto alle figure principali, contribuiscono all'accordo dei colori ed all'effetto del quadro.

Così in quell'animata discussione coloro i quali assunsero l'ingrato uffizio delle fosche ed incerte tinte di fondo, dettero maggior risalto alla saggezza del Collegio, e fecero spiccare tanti egregi e benemeriti Consiglieri; tra i quali primeggiava l'illustre Presidente del Consiglio Commendatore Imbriani Paolo Emilio, chiarissimo

Professore in questa nostra Università di Napoli, Senatore del Regno, uomo la cui rinomanza certo non agguaglia il merito intrinseco di probità, dottrina e patriottismo, pregevoli doti che rinvigoriscono il generoso animo di lui quando si tratti di propugnare il giusto e l'onesto.

Egli principalmente sostenne la discussione e trionfò della opposizione; la quale ad altro non valse che ad incitarlo alla vittoriosa confutazione. Però gli giovava moltissimo l'inopinato appoggio dell'autorevole parere tecnico d'un uomo competente e grave, nelle cui imparziali asserzioni doveva ognuno riporre piena fiducia, perchè fondate sopra positive conoscenze di fatto e confortate da inconcussa fama di probità e dottrina.

Il Colonnello del Genio Militare Delcarretto Cav. Giacomo, testè promosso a Generale Maggiore, dette in quella occasione un solenne esempio della prepotenza che la verità esercita sull'animo della onesta gente. Era giunto a sua notizia che la dimane doveva il Consiglio Provinciale occuparsi d'una quistione tecnica di altissima importanza; e che molte pratiche e mistificazioni si preparavano per isviare il retto giudizio di quel Collegio, a danno dello interesse commerciale di questa popolosa città e dell'intera provincia. Nessuno più di lui, che ci aveva fatti studî speciali, conosceva la verità; la quale gli fece entrare la febbre addosso, non potendosi acquietare di vederla conculcata. Scrisse nella stessa sera quel parere che nel giorno seguente in cui era convocato il Consiglio consegnò nelle mani del lodato Presidente, autorizzandolo di servirsene come meglio credeva conveniente al trionfo della verità e della giustizia, nel cui interesse l'onesto e bravo uomo si era data la pena di correre giù e sù per trovare il Presidente prima che si riunisse il Consiglio.

Questo fatto, di cui molto tempo dopo conobbi i particolari, è l'indice del carattere franco e risoluto di quell'uomo benemerito, e perciò ho voluto narrarlo ad onore di lui; e quella sua recisa e spontanea scrittura innanzi trascritta è la migliore espressione d'un cuore generoso e leale concitato dallo sdegno che nell'animo dell'onesta gente accendono le subdole macchinazioni. Egli non ci aveva, nè ci poteva avere veruu interesse; non era stato da alcuno impegnato, nè era uomo da farsi ingalappiare o da rendersi

istrumento degli altrui fini: il solo intimo convincimento ed il prepotente impulso del retto sentire potevano muoverlo, e lo mossero senza saputa di tutti; nè trovò pace finchè non s' ebbe tolto il tarlo che lo rodeva, consegnando a chi si conveniva ed a tempo utile quel suo parere, il quale inopinatamente tornò opportunissimo.

Non è adunque interamente spenta la virtù nel mondo, come affermava l'onorevole Deputato Nisco in Parlamento allorchè diceva, *che gli uomini son guidati a fare il bene quando ci veggono la loro utilità*.

Non la propria utilità, chè nessuno ce l'aveva, ma la virtù dell' animo loro produsse lo zelo dell' illustre Presidente, l'impegno di tanti egregi Consiglieri e l'ispirazione dell' elogiato uomo tecnico di contribuire con la sua autorevole voce al pubblico bene.

Così sorgeva quel voto del benemerito Consiglio di questa Provincia; il quale, se non incontrò favorevole accoglienza, è un germe fecondo che a suo tempo fruttificherà: non essendo possibile d'impedire che quest' inclita città sia finalmente congiunta e. mediante le più adatte e brevi comunicazioni ferroviarie alle provincie da cui importa quanto serve ad alimentare la numerosa sua popolazione. E questo voto, che aggiungeva peso all' altro non meno autorevole pronunziato dall'illustre Consiglio Municipale di Napoli come la espressione di tale stringente necessità sentita dalla più popolosa città d'Italia, se non valse ad inclinare la bilancia dal lato della verità e della giustizia, certamente diverrà il centro d'attrazione intorno cui s' aggrupperanno le Provincie ed i Comuni che sentono pur la necessità di porsi in facile e breve comunicazione ferroviaria con la città di Napoli. Allora io non so se vi sarà più modo di opporsi alla tendenza di tanto grave massa d'interessi conglomerati; i quali, vedendosi delusi, troverebbero nella stessa economia dei trasporti larghi mezzi per soddisfare le esigenze del commercio.

Ma vediamo quali ragioni si adducevano e che cosa si poneva nell' altra coppa della bilancia per farla traboccare in senso avverso al concorde grido di tutte le popolazioni poste lungo la linea Napoli-Benevento-Foggia; le quali esprimevano i loro voti con la voce delle Comunali e Provinciali rappresentanze e documentavano mediante studî tecnici, non pure la possibilità, ma la prevalenza della

linea ferroviaria da esse reclamata come la più agevole e breve e la più acconcia a a soddisfare le esigenze del commercio.

E perchè, oltre alle cose dette in proposito ed innanzi riportate, il Parlamento si occupava specialmente della quistione tecnica nel discutere il relativo articolo di quel progetto di legge, io trascriverò le parti di questa lunga discussione meglio adatte a farne conoscere lo svolgimento, affinchè si sappia come essa procedette e su quali informazioni e con quanta libertà si votava una deliberazione di tanta importanza.

L'onorevole Deputato Depretis nell'esordio del suo discorso moveva dubbî sulla necessità ed utilità della convenzione proposta all'approvazione del Parlamento; alla quale vedeva impegnata la Società delle Meridionali, cui a sua sentenza non si era abbastanza resistito nello interesse dello Stato. Poscia parlava del passaggio da Ceprano a Pescara, ed indi della linea di Termoli; sulla quale narrava precedenti dichiarazioni dappoi smentite in modo incontestabile e solenne da fatti posteriori. Da ciò egli traeva l'avvertenza, che qui trascrivo insieme con la seguente parte del suo discorso, la quale si riferisce alla linea delle Puglie per Benevento. Ecco le parole dell'oratore:

« Dunque su questo punto quanto alla scelta dei tracciati, per « quanto siasi detto, creda la Camera che non è una quistione così « limpida, come può apparire ai membri della Commissione ed al « signor Ministro.

« La linea di Benevento fu anch'essa dichiarata facilissima. « Ma vediamo dalle stesse memorie testè pubblicate dal Ministro « che le pendenze che superano il 14 per mille si estendono all'in- « circa per 23 chilometri. Il che vuol dire che quanto alle pendenze « questa linea è più difficile del tronco da Salerno a Foggia per Conza.

« Si fa poi un confronto delle due gallerie, e si crede che « volendo mitigare un po' le pendenze, bisognerebbe fare una gal- « leria di due chilometri e mezzo; però ci si dice che i pozzi « saranno facili; invece a Conza ci sarà un'infinità di filtrazioni.

« Come vadano nuovi lincei a vedere anche nelle viscere del « monte le filtrazioni, io non capisco questo: e parmi che questi « giudizî appunto per la loro esagerazione, non si possano accet- « tare senza beneficio d'inventario.

« Ma ad ogni modo questa ferrovia che si credeva facilissima, « comincia a presentare le sue difficoltà, e non è ancora fatta.

« Quando abbiamo lette le prime relazioni si fissava il passo « allo scorciatojo presso Greci, e ci dicevano mille cose sulla fa- « cilità della costruzione: ora le cose son già un po' cambiate.

« E sul proposito della lunghezza della linea mi si permetta « di dire ancora una parola.

« La Commissione ha sostenuto e sostiene, come lo sostiene « il signor Ministro, che la linea da Brindisi a Napoli per Foggia « è quella che riesce la più breve. Spero ancora che la Commis- « sione inserirà nella legge qualche garanzia onde assicurarci che « per avventura nello sviluppo per la esecuzione di questa linea, « la lunghezza non aumenti tanto da cambiare tutti i corrispettivi « del contratto. Se si pensa un po', credo che la mia proposta « non può senza colpa respingersi.

« Ma io trovo un fatto un po' singolare, ed è che i giudizî si « sono variati gradatamente da qualche tempo a questa parte. Io ho qua « la memoria dello stesso ispettore Rovere, il quale ora dice che la « linea Napoli-Foggia per Benevento è di 180 chilometri[1]; ebbene « egli la diceva di 190; 10 chilometri di differenza, per modo che « quella tale piccola differenza tra la linea Napoli-Barletta per Conza, e « Napoli-Barletta per Foggia sarebbe da una edizione all'altra distrutta.

« Di più lo stesso ingegnere Rovere, quando parla del tronco « Napoli-Caserta per Aversa, dice che la sua lunghezza è uguale a « quella del tronco Napoli-Caserta per Cancello, cioè di 33 chilome- « tri; ora ce la dà di 28; insomma sempre la stessa incertezza.[2]

« Quanto poi alla linea di Conza e Barletta che nella me- « moria dell'ispettore Rovere la vedo per 92 chilometri, mentre « io l'ho data per 77 o 78, io ho tornato a far verificare la « misura. Ora il Ministro gentilmente mi fece vedere che la si po- « teva ritenere di 85 e non di 92 come è detto nella memoria « dell'ispettore Rovere; ma dalla nuova verificazione non può esten- « dersi al di là di 77 o 78 chilometri.

[1] Nel fatto si è poi trovata di 201 chilometro e 200 metri! Bella corrispondenza colla dichiarazione servita di appoggio all'adottata linea governativa!

[2] I pareri del lodato ingegnere s'assomigliano alla banderuola posta nel vertice del campanile, la quale indica tutte le direzioni secondo il vento che spira.

« Infatti sono 42 miglia napolitane. Il miglio napoletano, se « andiamo a consultare gli annuarî, lo troviamo di diversa esten- « sione; ma, se lo pigliamo come è ritenuto più comunemente, « è di 1852 metri. Abbiamo 77 chilometri e mezzo, o 78, e « non di più, seguendo tutte le grandi voltate del fiume e trascu- « rando com'è naturale le piccole piegature del suo corso.

« Di più dico che c'è argomento di credere ispezionando la « carta dello Zannone, che questa lunghezza potrà ancora ridursi, « in quanto che vediamo a lato del fiume una pianura aperta senza « nessuna difficoltà, ove si possono tirare dei grandi rettifili di 15 « o 16 chilometri, ed anche di maggior lunghezza.

« Dunque concludo che tutti questi giudizî, tutte queste retti- « ficazioni che mi si permetta di chiamare postume e occasionali, « e che ad ogni modo non si conoscevano dal Ministro quando pre- « sentò la legge, debbono ammettersi con un certo riserbo, con « un qualche beneficio d'inventario.

« Una parola sola sulla linea della valle Caudina per vedere « di mettere la quistione, e se è possibile, risolverla bene.

« Una quistione di ferrovia non si può risolvere con un solo « criterio; è una quistione necessariamente complessa, e quindi bi- « sogna vedere quali vantaggi presenti una linea nell'interesse dello « Stato, e quindi quali sieno gli oneri finanziarî, quale sia poi l'im- « portanza di una ferrovia in ordine agl'interessi del commercio, « più specialmente pel carico che il commercio viene a sopportare.

« Nell'esercizio privilegiato di una ferrovia si esercita un'in- « dustria, ma il servizio dei trasporti lo si sottopone ad un cor- « rispettivo sotto forma di pedaggio, di dazio.

« Dunque vediamo, nell'interesse del commercio, che impor- « tanza ha questo dazio.

« Finalmente non bisogna dimenticare che l'impresa o il con- « cessionario ha due principali interessi da considerare: il costo « della linea, ed il suo esercizio.

« Ecco qui le cifre che io sottopongo all'attenzione della Com- « missione e del signor Ministro sulla quistione della linea Caudina « che vorrei vedere riservata; mi affretto ad enunciare questa mia « opinione che mi pare la sola ammissibile. »

Passava l'oratore al paragone numerico tra la linea gover-

nativa per le valli del Volturno e del Calore e la traversata Caudina, a favore della quale conchiudeva con le parole dei due brani di questo discorso trascritti a pagina 84, ove è caduto in acconcio di riportarli.

Con molto acume il benemerito oratore notava tutti i mali inerenti alla convenzione che il Governo, dopo stipulata con la Società delle Meridionali, sottoponeva all' approvazione del Parlamento.

Egli, tra l'altro, considerava la gravezza degli oneri imposti allo Stato per l'abolizione della linea di Conza; il cui compimento d'indubbia convenienza economica era del pari vantaggioso dal lato finanziario.

Ecco le sue parole:

« Ma qui il Generale La Marmora ha voluto anch'esso porre « nettamente la quistione, e ci disse: volete fare una sola linea o « tutte due? spieghiamoci; e mi pare che un interruttore gli ri- « spondesse: tutte due, ed allora il Generale La Marmora ha re- « plicato ch'era troppo; che il conservare entrambe le linee por- « tava allo Stato un maggiore annuo carico di 2,900,000 lire, e « tutto considerato, il Ministero non vale tanto egli disse, e decise di « farne questione di Gabinetto.

« Il Generale La Marmora è stato troppo modesto; egli vale « assai, assai più, e se si adotta il progetto del Ministero, lo Stato « spenderà una somma molto maggiore. Mi permetterò qui, per « dissipare i suoi dubbî su questa quistione speciale, di ricordargli « tre sole cifre.

« Abbiamo sentito a parlare spesse volte delle multe e delle « indennità che diamo agli appaltatori della linea di Conza, perchè « si degnino d'abbandonare le opere che non hanno incominciato, « ma nessuno si è occupato della somma. Ebbene, da un conto « sommario che ho fatto sulle multe incorse a tutto l'anno passato, « se la lite che lo Stato dovesse intentare non avesse un esito favo- « revole alla Società, questa somma ammonterebbe ad una ventina « di milioni, un milione e quattrocentomila lire l'anno di minor « garanzia: abbiamo per l'abbandono delle antiche linee conteggiata « un'annua somma di lire ottocentomila: poi l'onorevole Fiorenzi « ci disse, e nessuno potè contraddirlo, che una somma a un di

« presso eguale si perde per la cessione della linea di Ancona-
« Bologna.

« Queste solo cifre, se facciamo bene i conti, compensano
« largamente la perdita temuta dal Generale La Marmora. Da questa
« parte adunque si può essere tranquilli, e sappiamo tutti ormai
« che le perdite cui lo Stato si sottopone col nuovo contratto sa-
« ranno ben maggiori. »

Appresso l'oratore, ritornando sulla quistione delle multe condonate e dei compensi largheggiati alla Società delle Meridionali, così si esprimeva:

« Signori, una questione sopra una ventina di milioni valeva
« la pena, meritava studî ed indagini maggiori per vedere se lo
« Stato doveva adattarsi a questi sagrifizî, e se era veramente il
« caso in cui l'equità e la giustizia lo consentissero.

« Ma perchè si mette una disposizione simile in un progetto
« di legge che raggruppa interessi, lusinghe, speranze infinite, e
« che si discute in circostanze straordinarie ed eccezionalissime?

« Signori, io dico che questa questione è stata trattata troppo
« leggermente. Nè vale in questo caso l'autorità che il sig. Ministro
« ha citato dell'onorevole nostro collega Vegezzi.

« Io ho grandissima stima di quel nostro onorevole collega,
« ma non posso dimenticare che egli è il consulente e l'avvocato
« della Società.

« Io non vorrei certo pregiudicare la quistione: la Società
« farà valere le sue ragioni, che saranno difese egregiamente, e
« potrà vincere fors'anche la lite; ma per abbandonare le ragioni
« dello Stato, è d'uopo d'un esame serio ed imparziale.

« E che cosa ho trovato nella segreteria della Camera per illu-
« minarci? ho trovato una relazione del direttore generale ed un
« parere dell'avvocato della Società, e questo credo che non basti.

« Riguardo ai compensi che si danno alla Società delle fer-
« rovie Meridionali od ai suoi fondatori od appaltatori per i lavori
« che si abbandonano, mi permetta la Camera che io legga un
« brevissimo sunto di rapporto fatto dall'ispettore Rovere alla nostra
« Commissione incaricata di esaminare la legge.

« Basterà la lettura e due parole di commenti.

« Il quesito era questo:

« *Quali elementi abbiano servito alla valutazione degli oneri* « *enumerati all'articolo 17 della nuova convenzione in corrispettivo* « *dei quali loro accorda un supplemento di sovvenzione di lire mille* « *al chilometro?* »

« La risposta è la seguente: »

« *La Società all'atto della sua costituzione addivenne ad un* « *contratto con vari appaltatori per la costruzione dei gruppi di* « *linee nei quali venne la concessione divisa mediante una somma* « à forfait *per cadauno di essi gruppi. L'appalto comprendeva il* « *corso stradale, l'armamento della via e le case cantoniere.*

« *Gli appaltatori della costruzione di questi gruppi non solo* « *dovevano trovare quel giusto guadagno che la loro opera doveva* « *meritare, ma ancora* un compenso sopra le perdite cui andavano « soggette le azioni *emesse per la costituzione del capitale sociale* « *di cento milioni, le quali per la massima parte erano state loro* « *assegnate.*

« *La soppressione della linea da Pescara a Ceprano non poteva* « *ledere gli interessi dei suddetti appaltatori perchè non potevano* « *trovarvi guadagno stante l'insufficienza delle lire 250 mila pre-* « *sunte della sua costruzione, e la facoltà riservata al Governo di* « *assumerne esso stesso la esecuzione; non così intorno alla linea* « *da Foggia ad Eboli nella quale si trovano interessati gli appal-* « *tatori Vannotti e Finardi e l'ingegnere Frascara a motivo della* « *privazione dei guadagni e dei compensi che essi potevano ritrarre* « *dalla costruzione dei tronchi di ferrovia che si vogliono sopprimere.*

« *L'impresa Frascara venne ad esserne maggiormente colpita* « *perchè del tronco che costituisce il suo lotto da Salerno a Conza* « *più non le rimarrebbe che il tratto meno costoso da Salerno ad* « *Eboli. Di più essa ha già stipulato un contratto per l'esecuzione* « *dell'intiero tronco da Eboli a Conza e l'accollatario* già proce- « dette allo stabilimento di alcuni cantieri, e già ebbe a comin- « ciare alcuni lavori sebbene di lieve entità. *Perdendo adunque ogni* « *speranza di maggior guadagno e dovendo dare una indennità al* « *suo accollatario per la rescissione del contratto e per l'indennizzo* « *dei lavori e provviste già eseguite, doveva naturalmente elevare* « *gravi pretese di compensi per la risoluzione del suo contratto colla* « *Società*, pretese che ha formolato nella somma di nove milioni

« *e che la Società non potrà dispensarsi dallo sborsargli,* la per-
« dita sola sul ribasso delle azioni cagionandogli un danno di più
« di cinque milioni. »

« Io non vado più oltre.

« L'indennità consiste in quattro milioni per lavori non ese-
« guiti, e in cinque milioni per la perdita sulle azioni.

« Ma gli altri lavori non contengono il loro guadagno, e questo
« guadagno non compensa queste perdite ipotetiche sopra lavori non
« fatti per colpa della Società a danno dello Stato?

« E la perdita sulle azioni da che provviene? Non provviene
« dal fatto proprio della Società?

« Le azioni si sono depreziate per colpa del Governo, ovvero
« per colpa della Società, o pel modo con cui questa si è costi-
« tuita e si è amministrata? Assolutamente non credo che questa
« specie di compensi sia ammessibile. »

Pur troppo vero. Alla Società non si toglieva il guadagno sulla costruzione della linea di Conza, che si abbandonava appunto per esonerarla di obblighi gravosi ed offrirle invece il guadagno, certo molto maggiore, risultante dalla costruzione delle due più lunghe e più facili linee del Sannio. Nè poi il depreziamento delle azioni era da imputarsi al Governo; il quale per lo inadempimento della Società vedeva delusa la giusta pubblica aspettazione emergente dai termini perentorî del contratto, e pagava maggiore garentia nei tronchi aperti al traffico, in cui non poteva confluire il commercio per difetto degli altri tronchi che la Società aveva mancato di costruire. Eppure questi elementi erano serviti, secondo le dichiarazioni del nominato ispettore, alla valutazione degli oneri, in corrispettivo dei quali si assegnava alla Società con la convenzione un supplemento di sovvenzione di lire mille a chilometro!

E se si voglia sapere quale corrispettivo passi tra l'ipotetico danno dei chiesti nove milioni e l'effettivo compenso valutato a favore della Società consentendole l'annuo supplemento di sovvenzione di lire mille a chilometro della sua rete di 1600 chilometri e per tutta la durata della concessione di anni 99; si deve considerare che questo supplemento produceva un milione e seicentomila lire l'anno, che per 99 anni ammontavano alla piccola bagattella di centocinquantotto milioni e quattrocentomila lire, con la quale si transigeva la infondata

richiesta della Società! Esorbitanza tale e tanta, la stessa Società, *dopo stipulata la convenzione col Governo,* riduceva per prudenza alla metà!!!

Perciò il nostro benemerito oratore conchiudeva così il suo discorso:

« Conchiudendo il mio discorso, io dirò che il mio emenda-
« mento esprime la negazione del concetto e del sistema del Governo.
« Il mio emendamento e che si eseguisca la legge e che si osservino
« i contratti. Non consiglierò severità eccessiva, ma non approverò
« mai le condiscendenze illimitate.

« Il mio emendamento esprime anche la mia opinione intorno
« alle nuove linee. Si facciano, *ma pel loro prezzo*, *dopo studî*
« *sufficienti, ed ammettendo la concorrenza;* insomma, maggiore se-
« verità amministrativa nelle grandi opere pubbliche.

« Ecco i concetti che prevalgono nel mio emendamento e che
« raccomando alla Camera. Bisogna scegliere tra due partiti. Io
« non son dubbioso sul risultamento di queste nostre discussioni,
« *io non m'illudo, ma sono tranquillo nella mia opinione,* che non
« posso cambiare per quanto autorevoli sieno le persone che ne
« professano una diversa. »

Egli, dopo questa franca previsione e leale dichiarazione, pronunziava quelle memorabili parole, che mi è occorso di trascrivere a pagina 85 e che perciò qui non ripeto.

Le tre condizioni, cioè *giusto prezzo, studî sufficienti, e concorrenza,* con tanto senno reclamate dall'onorevole Deputato Depretis, erano non pure utili, ma necessarie ad evitare tardivi pentimenti sul modo di risolvere la quistione tecnica, economica e finanziaria, cui dava origine l'eseguimento delle nuove linee. Ma sgraziatamente queste gravi parole e quelle di parecchi altri oratori serî andavano giù a fondo, trattevi forse dallo stesso lor peso, e nel mare burrascoso della straordinaria ed eccezionale discussione parlamentare venne a galla la proposta Ministeriale; alla quale mancavano le tre essenziali condizioni che dovevano documentarne l'accettabilità, tra cui quella della concorrenza promettitrice di notevolissimi vantaggi e di non spregevole alleviamento finanziario.

Di fatti molto prima che cominciasse nella Camera la discussione sul progetto di legge in parola, il Ministero già possedeva un'offerta seria e vantaggiosissima portante la data del 27 febbrajo

1865; con la quale offerta l'abile ingegnere meccanico inglese sig. Guppy Tommaso Riccardo, uomo facoltoso e competente, il cui solo nome ispirava fiducia, si obbligava di costruire l'intera ferrovia da Napoli per Benevento a Foggia con la diramazione da Benevento per Campobasso a Termoli, seguendo il più breve tracciato anche se di meno facile esercizio. Egli si assoggettava all'osservanza degli stessi obblighi per l'oggetto dichiarati nella convenzione stabilita tra il Governo e la Società delle Meridionali e che doveva essere discussa dal Parlamento; ed offriva il notevole risparmio di annue lire mille cinquecento a chilometro nei primi quattro anni, diminuendo a lire 21 mila la sovvenzione di lire 22 mila cinquecento a chilometro dal Ministero consentita alla Società delle Meridionali; e dopo questi primi quattro anni offriva anche il maggiore risparmio di annue lire duemilacinquecento a chilometro in tutto il tempo della concessione, diminuendo a lire 18 mila la nominale garentia di lire 20 mila, e facendo risparmiare all'erario l'indennità di annue lire 500 a chilometro. E perchè la estensibilità della scala mobile, dapprima portata sino a lire 21 mila fu poscia limitata a lire 15 mila, il che induceva una notevolissima variazione nella garentia effettiva sebbene quella nominale fosse sempre di lire 20 mila; il lodato sig. Guppy dichiarò con offerta suppletiva del giorno 11 marzo 1865 che egli, accettando tale modificazione, nuovamente offriva gli stessi risparmî dichiarati con la offerta primitiva. Perciò se il Ministero avesse profittato di questa vantaggiosa offerta, oltre a risparmiare l'aumento di garentia e la indennità che si consentivano a favore della Società delle Meridionali per l'abbandono della linea di Conza, avrebbe con spesa molto minore costrutte ancora le linee del Sannio; le quali secondo il più breve tracciato potevano misurare la lunghezza unita e sviluppata di 330 chilometri. Sopra questa lunghezza la economia risultante dall'offerta Guppy nei primi quattro anni a ragione di lire millecinquecento a chilometro sarebbe stata di un milione e novecentottantamila; ed in tutto il tempo della concessione si sarebbe risparmiata l'annua somma di lire ottocentoventicinquemila sulla garentia, la quale non avrebbe potuto giammai sorpassare le lire 29 mila a chilometro. Nè questa offerta era dal Ministero considerata come poco seria, giacchè il Ministro rispondeva a Guppy che egli non poteva accogliere la sua domanda di concessione, perchè

si trovava già di aver conchiusa con altri una convenzione; e che dove questa venisse respinta dalla Camera elettiva il signor Guppy avrebbe potuto ripresentare la sua domanda.

Ecco come la concorrenza di altri concessionarî, proposta dall'onorevole Deputato Depretis, non pure poteva offrire notevoli vantaggi; ma di già aveva spianate tutte le difficoltà, facendo trovare chi di fatto eseguisse le ferrovie del Sannio seguendo le linee più brevi ed a condizioni molto migliori. Dalla Società delle Meridionali si era nel dritto di pretendere senza aumento di garentia l'eseguimento della galleria di Conza ed il compimento di quella linea ferroviaria ai termini della primitiva contrattazione; e così senza maggiore aggravio finanziario, anzi con una spesa molto minore si sarebbe eseguita l'una e l'altra comunicazione ferroviaria tra Napoli e le Puglie, entrambe di grande importanza economica.

Ma la contrattazione stipulata con la Società delle Meridionali, che il Ministero voleva ad ogni costo approvata dal Parlamento, impediva alla Camera di adottare siffatto vantaggiosissimo espediente, anche perchè il fantasma della quistione Ministeriale turbava la fantasia dei Deputati; i quali non erano più liberi di votare sulla quistione amministrativa senza tener conto dell'elemento politico, introdottovi dal Ministero a sostegno del vacillante progetto di legge.

Sentiamo le giudiziose ed espressive parole pronunziate a tal proposito in Parlamento dall'onorevole Deputato Bonghi; il quale, dopo che gli oratori iscritti a favore della legge preferirono di astenersi dal parlare, così diceva:

« Per me è indifferentissimo il parlar prima o poi: io non « ho che poche parole a dire. Le ragioni che l'onorevole Depretis « ha addotte sono su per giù quelle che io avrei a ripetere sulla « quistione nella quale siamo entrati e dalla quale spero che, per « il bene di tutti, usciremo presto. Ma le ragioni dell'onorevole « Depretis, per buone, eccellenti che siano, sono come sarebbero « le mie inutili. Da parecchi giorni in qua la quistione è politica. « Una discussione di strade ferrate, così accoppiata con una que- « stione politica, è diventata mostruosa. Al capo umano del tracciato « delle strade ferrate meridionali si è aggiunta la cervice equina « di una questione di Gabinetto. È impossibile che resti luogo a

« discutere la quistione che ci si era proposta; avanti alla que-
« stione di Gabinetto che è posta e prevale, non possiamo più di-
« scutere in sè stessi i meriti del tracciato delle strade ferrate meri-
« dionali. Qualunque ragione noi portiamo pro o contra è subissata
« nell'animo di ciascuno di noi dalla ragione politica che ciascuno
« apprezza diversamente.

« Quanto a me, nel mio animo si è fatto questo giudizio; per-
« sisterò, nonostante la quistione di Gabinetto, a votare contro la
« legge; ma non ispero di persuadere chi è in altro parere, a se-
« guire il mio. Quantunque io apprezzi moltissimo i Ministri che
« sono ora al potere, quantunque il mio desiderio non si poggi sopra
« alcuno per surrogarli, quantunque, se volete, oggi io non sappia
« chi io possa surrogare a loro, pure io non mi sgomento che i Mini-
« nistri, per effetto del mio voto vadano via. Io ho detto a me me-
« desimo che questa difficoltà che vedo oggi di surrogare il Mini-
« stero presente prima che muoja scomparirebbe, quando per avere
« molti votato tontro di esso, ne avesse a morire.

« È una difficoltà ormai che ho vista sempre durante quattro
« anni, il giorno prima che un Ministero muoja *(Bene!)*; e che si
« è dileguata il giorno dopo che è morto.

« Il giorno dopo un nuovo Ministero si è trovato fatto. Forse
« mi sarei indotto a votare, avanti alla questione di Gabinetto, in
« favore del Ministero, come ho pur fatto per le circoscrizioni am-
« ministrative con grandissima ripugnanza del mio animo, se oggi
« avessi vista una posizione politica capace di mutare per mutazione
« di uomini; ma siccome son persuaso, che chi succedesse ai pre-
« senti Ministri, non potrebbe seguire altra politica negli interessi
« generali dello Stato, non potrebbe non compiere ciò che noi vo-
« gliamo che il presente Ministero compia, siccome il mutamento
« degli uomini non indurrà nessuna alterazione nelle cose d'Italia,
« siccome, se ci è paura vana, è questa, che i Ministri non si
« trovino, io rimango a votare contro una legge che mi par cat-
« tiva, quantunque la quistione Ministeriale sia posta. Nè la ra-
« gione per la quale m'ostino a far così è questa sola.

« L'onorevole Generale La Marmora, verso cui il mio affetto
« e la mia stima sono grandissimi, ha posto il prezzo del Gabi-
« netto a 3,200,000 lire, giacchè ha detto che se il Ministero

« per mantenersi avesse dovuto concedere il mantenimento della
« linea di Conza, e così costare 3,200,000 lire, egli avrebbe pre-
« ferito di ritirarsi, piuttosto che concedere che tutte le strade vo-
« tate prima o proposte ora si facessero. Ora io stimo il Gene-
« rale La Marmora molto più di 3,200,000 lire; lo stimo dieci,
« venti, trenta volte di più. *(Si ride)*. Ma siccome nel mio apprez-
« zamento, falso o vero, il danno complessivo, che risulta allo Stato
« da questa legge, è maggiore di trenta volte 3,200,000 lire, io
« mi fermo, poichè vi ha un limite a tutto, e non voto la legge.
« Oltrechè, se devo dirlo, la mia indole non è neanche molto dut-
» tile, e vi ha qualche cosa in me che si ribella.

« Se io avessi vista la necessità che del tracciato delle meri-
« dionali si facesse una quistione politica, che si facesse questione
« politica della formazione dei gruppi, come l'ho visto e lo vedo
« necessario della vendita delle strade ferrate, allora io mi sarei
« detto: ebbene un'eguale necessità stringe da una parte, e dall'altra
« stringe me Deputato e voi Ministri; ma Dio mio non è così:
« voi volete estendere la quistione politica e porla dove vi pare,
« e volete gettare sopra di me tutta la responsabilità di rifiutarvi il
« voto. Ebbene io posso consentirvi la prima, la seconda, la terza,
« la quarta volta, ma poi mi stanco, mi sento offeso nella dignità
« mia e di quelli che rappresento. Che modo è questo? Voler fare
« ogni giorno una quistione politica davanti ad una Camera a cui
« si ripete ogni giorno finirai domani! A chi può dare, a chi ne-
« gare la fiducia? Davanti a una Camera in fin di vita, le qui-
« stioni politiche non sono serie. E in una posizione come appare
« la presente a molti, siffatta che non si possa senza grave pericolo
« mutar Ministero, le quistioni di Gabinetto si risolvono in un mezzo
« di vincere ogni votazione, in una Camera che aspetta con desi-
« derio di non essere più chiamata a farne.

« Ebbene delle quistioni politiche a questa maniera io non capi-
« sco che se ne facciano e non le accetto; e se altri vuol farne le
« accetti chi vuole.

« Ma se l'animo mio non mutò per la paura della quistione
« politica, tanto meno poteva mutare per le ragioni che ho udito
« portarsi contro il presente tracciato delle strade ferrate meridio-
« nali, ed in favore della nuova convenzione. »

E poco dopo l'oratore, a vieppiù mostrare i mali gravissimi derivanti dall'approvazione del progetto di legge, così si esprimeva:

« L'onorevole Ministro dei lavori pubblici ha scoverto una « verità, che non so perchè ha creduto che io le avessi negato o le « volessi negare: ha scoverto che vi sono tre sorta di contratti, « quelli in cui amendue i contraenti guadagnano, quelli in cui amen- « due perdono, quelli in cui l'uno perde, l'altro guadagna.

« Nella presente legge io non ne vedo della prima sorte, quello « della fusione delle Romane mi pare della seconda: quello colle « Meridionali è certamente della terza, più ci si guarda, e più si « vede che lo Stato ci perde e la Società ci guadagna, e di molto.

« Questo vantaggio, ci si è detto, si doveva accordare: poi- « chè è necessario ristabilire il credito della Società scosso dall'in- « chiesta fatta dalla Camera.

« Questo non mi pare esatto, a dir vero: ma quando fosse « vero, io non credo che il paese deva oggi pagare la pena, se « alcuni disordini della Società hanno mosso la Camera ad un'in- « chiesta. Ed in quanto a me, che sono stato contrario a questa « e non ne ho approvato le conclusioni, non m'indurrò a far pa- « gare così caro ai contribuenti un quattro o cinque milioni all'anno « una legittima smania morale di così gran parte dei loro rappre- « sentanti. »

Passava il benemerito oratore a ragionare sulla quistione del tracciato, il quale argomento era da lui svolto con molto senno, e certamente converrebbe leggere tutta quanta la parte del suo discorso che vi si riferisce. Ma, non potendola qui in totalità riportare, io trascriverò soltanto quella parte del rendiconto uffiziale, da cui si fa vieppiù manifesta la incertezza delle nozioni tecniche servite di base alle tenaci determinazioni del Ministero, e maggiormente si appalesa la gravezza del danno derivato dalla pertinacia di volerle ad ogni costo attuare.

Ecco la cennata importante parte del rendiconto uffiziale:

Bonghi « Si dice ora il passaggio di Conza è così difficile. « Che fosse facile non s'era mai detto; ma dov'è dimostrata que- « sta difficoltà straordinaria?

« Io voglio provarvi quanto sia davvero deplorabile la con- « tinua incertezza dei giudizî per parte degl'ingegneri del Governo.

« Come non dovrebbe finire col cadere affatto in discredito l'Am-
« ministrazione italiana davanti alle popolazioni? Come volete che
« le popolazioni abbiano fede in questi uomini onestissimi certa-
« mente ma che da un anno all' altro vi dicono e scrivono cose
« diversissime, anzi opposte, secondo l'opportunità dei tempi e le
« volontà di chi interroga?

« Cotesto ingegnere Rovere,[1] che viene oggi quasi a conchiu-
« dere in una sua memoria che ci è stata distribuita alcuni giorni
« sono, che il varco di Conza è quasi più lungo a fare che non
« il varco del Moncenisio...

(Voci di diniego da diversi banchi)

Lanza Ministro per l'interno « Non ha detto questo: è infi-
« nitamente più lungo quello del Moncenisio. »

Bonghi « L'onorevole Lanza crede che io confonda la lun-
« ghezza col tempo; io ne faccio anzi la distinzione.

« È evidente che il varco del Cenisio, che è di 13,500
« metri, è più lungo del varco di Conza, il quale non è che di
« metri 3800.

« Io riferisco che l'ingegnere Rovere ha detto che ci po-
« trebbero bisognare forse sette anni per compiere il varco di Conza;
« quando per il compimento di quello del Moncenisio tanto più lungo,
« se ne calcolano otto. »

Ministro per l'interno « Fa due ipotesi l' ingegnere Rovere. »

Presidente « Queste sono conversazioni che non posso permet-
« tere. Li prego di non interrompere. »

Bonghi « Non sono io che interrompo. Ma una di queste
« ipotesi appunto porta il tempo per il traforo a sette anni.

« L'onorevole Lanza, che non è uomo tecnico più di quello
« che sia io, potrebbe restare imparziale. Ha sentito che in que-
« sta discussione si è detto che al varco di Conza bisognano o
« due, o tre, o quattro, o cinque, o sei, o sette anni. Ci è dunque
« da scegliere; andiamo innanzi. Per dippiù lo stesso ingegnere
« Rovere trova che questo monte dev' essere tutto pieno di filtra-
« zioni d'acqua. Non è entrato dentro nè in quello di Benevento,
« nè in quello di Conza; ma quello di Benevento se lo immagina

[1] Si trova sempre lo stesso manubrio tecnico in tutte le macchinazioni relative alle Meridionali!

« asciutto, quello di Conza se lo immagina tutto corso e ricorso
« da rigagnoli d' acqua. »

Torre « Lo trovava asciutto due anni prima. »

Bonghi « Io non lo trovava nè in una maniera, nè nell'al-
« tra; non l' ho mai visto. »

Presidente « Li prego nuovamente di non interrompere. »

Bonghi « Ora, era questo stesso ingegnere Rovere, che scri-
« veva solamente credo, l' anno scorso tornando da una spedizione
« locale, per quanto trovo riferito a pagina 33 di un opuscolo in-
« titolato: *La convenzione del 28 novembre e la Società della fer-*
« *rovie meridionali*, in questi termini testuali:

« *Essersi studiata e determinata la posizione della galleria di*
« *Conza in condizione ove possono moltiplicarsi a piacere i pozzi*
« *per l' eseguimento; sicchè potranno i lavori essere sviluppati su*
« *grande scala, onde aver compiuta l'opera in un tempo che non sia*
« *per varcare di troppo il termine prefisso, perchè si ha tutta la ra-*
« *gione di credere di non aver a lottare contro difficoltà del suolo che*
« *ritardano il compimento dell' opera.* »[1]

« Ora io vi domando: che rispetto volete che resti nell' animo
« delle popolazioni verso gli ufficiali del Governo? Io davvero sa-
« rei molto contento che il Ministro mi potesse dire che il rapporto
« che ho letto non è vero, o non è dello stesso. Ma Dio buono!
« Dunque i monti si asciugano e si bagnano a volontà degli inge-
« gneri *(Risa e rumori)* e secondo l' opportunità delle ragioni che
« debbono provvedere al Governo?

« E dopo ciò, che fede volete che mi resti in un rapporto
« dell' ingegnere sul tracciato della strada da Foggia a Benevento,
« rapporto chiesto l' 8 marzo, quando questo tracciato era già da un

[1] Si noti che su questa relazione dell' ispettore Rovere si fondava il favorevole voto del Consiglio Superiore dei lavori pubblici e l'approvazione impartita dal Ministro con decreto ministeriale del 3 novembre 1864, nei seguenti termini: « Il progetto di ferrovia da Quaglietta a « Conza, presentato in data 3 ottobre 1863, è approvato cosichè venga modificato secondo la « variante in colore *azzurro* e la sottovariante in colore *violaceo* e sotto le condizioni espres- « se ec. » Pochi giorni dopo, per le informazioni del medesimo ispettore, la galleria di Conza; che faceva parte del progetto approvato, diventava cotanto difficoltosa da doversene abbandonare l' eseguimento, come si statuiva nella convenzione dal Governo ai 28 novembre 1864 stipulata con la Società delle Meridionali!

Quando questa è storia vivente che vediamo coi nostri occhi e tocchiamo colle nostre mani, bisogna cominciare a credere la favola che ci narra cose incredibili!

« pezzo fissato dal Ministro d'accordo colla Società delle Meridionali,
« nella legge che ci sta davanti, rapporto in cui s'ammucchia ogni
« sorta di difficoltà ed ogni intoppo lungo la valle del Celone, e
« si spianano tutte lungo quella del Cervaro, appunto come il Mi-
« nistro doveva volere!

« Il varco di Conza dunque, voi lo vedete, è soppresso leg-
« germente, e senza ponderazione.

« L'aggravio che da questa soppressione deriverà allo Stato,
« infuori dell'indennità alle Meridionali, è ancora indeterminato,
« poichè noi non sappiamo il complesso di strade che bisogna sur-
« rogare a quelle che dal varco di Conza si potevano spiccare.
« Ma qualunque fossero le strade che si surrogassero, e per quante
« mai potessero essere, non si potrebbe mai più, soppresso il varco
« di Conza, farne una, che, allo sboccare da esso, si dirigesse sopra
« Bari per Melfi, Minervino, o Venosa e Spinazzola, Ruvo, Terlizzi
« Bitonto; e dando così a Napoli il congiungimento più breve con
« Brindisi, traversasse una provincia ricchissima, una provincia piena
« di centri popolosi e commercianti, una provincia già in grado di
« fruire di una strada ferrata, e di fornirle un prodotto che venisse
« almeno in parte in ajuto all'erario.

(*Il Ministro dei lavori pubblici fa segni d'impazienza.*)

« Io intendo che il Ministro dei lavori pubblici vorrebbe che
« io credessi alle sue misure; ma veramente io ho un grandis-
« simo rispetto per lui; pure per quanto rispetto io gli abbia, mi
« è proprio impossibile di credere a misure così diversamente ri-
« ferite, così contraddette e così contrarie alle ragioni della geo-
« metria ed all'ispezione delle carte.

« Queste sono le ragioni per cui io insisto nel credere che
« si deve mantenere un tracciato che è stato già votato due volte,
« che gli si possa aggiungere bensì, non surrogare nulla. Io non
« amo per parte mia di disdirmi senza ragione, e mi pare molto
« doloroso che la Camera italiana, dopo aver votato due volte un
« tracciato, sia invitata non solo a disdirsi, che sarebbe anche
« poco, ma a dichiarare che per avere sbagliato essa, e per avere
« sbagliato il Governo, non una, ma due volte, si devano gravare
« oggi le popolazioni a beneficio d'una Società che non ha la loro
« fiducia. »

Non saprei che cosa debba maggiormente ammirarsi nel benemerito oratore; io ammiro la spontaneità, la veridicità, la lucidezza, la franchezza del suo dire, ma rimango stupito della costanza da lui serbata, nonostante il convincimento della inutilità d'ogni ragione, per quanto grave e convincente avesse potuto ad altri apparire. Ed a fare vieppiù rifulgere tale pregevolissimo merito della forza e della costanza da lui mostrate in siffatta sgraziata occasione, torna utile di qui trascrivere la seguente parte del rendiconto uffiziale; della quale eccone le testuali parole:

Bonghi. « Un'ultima parola mi resta a dire sull'argomento « dell'effetto morale della legge.

« Io ho detto che trovava di pessimo effetto l'annullare una legge « su cui tante popolazioni e tanti interessi avevano fatto fondamento « legittimo; io diceva che l'autorità stessa della legge ne sarebbe stata « scossa nell'animo delle popolazioni. E quest'argomento deve essere « parso duro perchè non ho sentito che una sola volta l'onorevole Mi- « nistro dei lavori pubblici accennare a rispondervi, e m'è stata ri- « ferita, non ho sentita nè letta, la risposta dell'onorevole relatore.

« L'onorevole Ministro dei lavori pubblici ha detto: Come? « nell'animo delle popolazioni dovrà essere scosso il sentimento dell'au- « torità della legge perchè noi mutiamo un tracciato di strada! « Mutando il tracciato della strada resta vivo lo spirito della con- « cessione che s'era fatta.

« Ammiro molto davvero cotest'analisi speculativa d'una rete « di strade ferrate che ha fatto il signor Ministro dei lavori pubblici. « Lo spirito d'una rete di strade ferrate sono le sue ossa stesse. « E quelle ossa sono le direzioni delle strade che lo disegnano. « Se fate andare a settentrione quella che andava a mezzogiorno, « oh! vorrei ben vedere che l'onorevole Jacini fosse così valente « metafisico od alchimista da poterle ancora scoprire o trovare co- « testo spirito. *(Ilarità)*

« L'altra ragione, dicevo, mi è stata riferita. L'onorevole « relatore avrebbe in fatti detto: Come! voi fate quest'obbiezione? « Ma siamo dunque in un Governo assoluto, o in un Governo libero?

« Non è una maggioranza che risolve di mutare, come è stata « una maggioranza quella che risolveva allora, non senza prima di- « scutere così allora come ora?

« Io sono persuaso che questa ragione era venuta in mente « all' onorevole relatore prima che la quistione politica fosse stata « posta, e non è che per isbaglio che l'ha detto poi. Come con « un uomo d' ingegno così fino e scelto potrebb' essere altrimenti? « Come potrebb'egli aver detto, dopo posta la quistione politica, « che la maggioranza discuta e voti su una questione di tracciato? « Che muta il tracciato perchè gli pare di doverlo mutare, e non « già perchè gli pare di non poter mutare il Ministero? *(Benissimo! a sinistra).*

« Ma non potete dire neanche che ci sia sulla questione di « tracciato una maggioranza; non che poterla dire libera.

« *Voci.* È sempre libera.

Bonghi. « Siete liberi sì, ma liberi di votare a modo altrui, « *(Rumori).*

Correnti, relatore. « Sì siamo liberi.

Presidente. « Non interrompano.

Correnti, relatore. « È impossibile tacere quando si nega per-« fino che vi sia la libertà.

(I Ministri La Marmora e Sella interrompono).

Presidente « Mi pare che le parole dell'onorevole Bonghi non « abbiano la portata che loro si assegna, ad ogni modo l'onore-« vole Bonghi spieghi meglio il suo concetto.

Bonghi « Se mi avessero lasciato parlare avrei spiegato agli « onorevoli La Marmora e Sella, che mi sembra lo desiderino, il « senso delle mie parole e avrebbero visto che non vi è nulla di cui « si debbano allarmare.

« È evidente di fatti, che quando in una questione tecnica, « economica ed amministrativa, piglia posto la quistione politica, « la libertà di votare sulla quistione primaria resta incagliata, in-« tralciata, dimezzata; resta una libertà astratta; resta quella libertà « che io ho per esempio di gettarmi dalla finestra, libertà che lascio « altrui volentieri.

Sella, Ministro. Troppo complimento pel Ministero.

Bonghi « Dunque, quando voi in una quistione tecnica, economi-« ca, amministrativa introducete elementi così sostanzialmente opposti, « e necessità di considerazioni così radicalmente diverse, nell' animo « vostro voi credete di lasciare la libertà agli altri, ma effettiva-« mente non la lasciate, non siete più in grado di lasciarla....

Ministro per l'Interno. Se la quistione è morale, si deve vo-
« tare contro.

Bonghi. « Io non ho parlato di moralità, e non so che cosa
« c'entri....

Voci. No! No!

Bonghi. « Io non voglio essere franteso. Certamente se la qui-
« stione si trasformasse a un tratto in una questione morale, vi si
« introdurrebbe a un tratto un criterio che sarebbe ancora supe-
« riore al politico. Ma qui non si tratta di questo; qui io diceva
« in generale una cosa evidente, e che si può anche insegnare a
« scuola. Se voi introducete degli elementi nuovi in una quistione,
« per i quali è cambiato il carattere della quistione, è mutato tutto
« quanto il carattere della risoluzione stessa che si piglia sopra essa.

« Se introduceste per esempio, il criterio che or ora ha espresso
« l'onorevole Ministro dell'interno, introduceste il criterio della mo-
« ralità od immoralità del contratto, e ne fosse evidente l'appli-
« cazione, evidentemente questo criterio muterebbe da capo tutti gli
« elementi del giudizio che dovrete dare. Ma qui non si tratta di
« ciò. L'elemento che voi avete introdotto nella quistione è un ele-
« mento politico, quindi poi non è più discussa nè votata la que-
« stione tecnica, economica, amministrativa, che si doveva solo
« dibattere.

« Ha mutato carattere; è una maggioranza politica quella che
« muta e tronca in quelle provincie il tracciato delle strade fer-
« rate sotto la pressura d'una necessità politica; non è già la per-
« suasione d'aver commesso un errore altra volta; non ha già la
« convinzione di doverlo correggere ora.

« Vedo che le mie parole non danno luogo ad equivoco.

« Non ho più che una parola sola da aggiungere, e l'avrei
« detta da un pezzo se non fossi stato interrotto.

« Se non è vero l'argomento dell'onorevole Correnti nelle cir-
« costanze in cui la legge si vota, non diverrebbe perciò più vero
« considerato in sè stesso. La mutazione d'una legge che ha creato
« interessi e diritti è più ancora pericolosa in un Governo libero
« che non in un Governo assoluto. In questo, tutto il fondamento
« dello Stato, che è la volontà del principe, resta, nonostante la
« mutazione della legge, intatto. Nel Governo libero non è così,

« giacchè il fondamento del Governo libero non è già l'arbitrio della
« maggioranza, ma il rispetto scrupoloso della legge. La demagogia
« è quella in cui l'arbitrio della maggioranza può tutto; la libertà
« vuole che la maggioranza stessa sia soggetta alla legge. Nei Go-
« verni liberi è la legge che assicura gl'interessi di tutti, è la
« legge che limita i diritti; la legge non è già alle mani di una
« maggioranza che la fa oggi è la disfà domani, ma è la legge
« invece che, appena nata, acquista una dignità propria e si regge
« da sè, che deve star ritta e rimane padrona delle maggioranze....

Crispi. « Non c'è maggioranza!

Bonghi « Ce n'è sempre una. La legge deve rimanere padrona
« della maggioranza se si vuole che diventi consuetudine il rispetto
« al Governo, il rispetto all'autorità dei poteri dello Stato ed alle
« Assemblee legislative; se si vuole che questa consuetudine diventi
« la vita del popolo, diventi quello che sola essa può essere, il
« vigore e la radice perenne della libertà del paese. *(Bene! Bravo!)*

Dopo questo stringente ed energico discorso che rendeva evidente la sconvenienza della questione di Gabinetto e della mutazione d'una legge due volte votata; e dopo tutto quello che con tanta evidenza s'era osservato sul progetto di legge in discussione, per dimostrarne la sconvenienza economica, amministrativa e finanziaria, e per documentare il difetto di studî preventivi che avrebbero dovuto garentirne la convenienza tecnica; a riconoscere il discernimento del Presidente del Consiglio è necessario ascoltare le sue parole. Eccole:

« Io dirò poche parole.

« Se il Ministero non avesse già prima creduto di dover fare
« dell'approvazione di questa legge una questione di Gabinetto, il
« discorso del deputato Bonghi ci avrebbe indotti a farla ora.

« Io non so se quando ho posta la questione di Gabinetto non
« mi sia spiegato in modo abbastanza chiaro; procurerò di spie-
« garmi ora più chiaramente ancora.

« L'onorevole Bonghi ha parlato di moralità....*(No! Bisbiglio)*.
« Ebbene ne parlerò io di moralità; e dirò che il Ministero si è
« deciso di fare per questa legge una questione di Gabinetto, pre-
« cisamente perchè ci vedeva una quistione di moralità. Era cosa
« evidente pel Ministero che si coalizzavano interessi diversi per

« costringere il Governo a fare delle concessioni che esso giudi-
« cava di non dover fare.

« Il Ministero non vuole far pressione sulla Camera, egli invece
« temeva (non sarà, ci sbaglieremo)... temeva che si volesse far
« pressione su lui. In fatti io me ne appello alla Camera stessa, ne
« appello a certi professori di moralità che qui ci sono (mi rin-
« cresce che non sia presente il mio amico, il deputato Mellana,
« il quale è solito a mettere innanzi la questione di moralità) e
« domando io se sia cosa tanto morale il coalizzarsi in tanti, per
« fare in certo modo pressione sul Ministero e menarlo a loro ta-
« lento *(Mormorio)*.

« Se non vi piace il professore, io ritiro la patente *(Ilarità)*.

« Io vi dico che il Ministero si è ingegnato di fare il meglio
« possibile; esso ha fatto studiare e ristudiare questa questione delle
« linee quanto ha potuto e saputo; se non è riuscito a soddisfare
« tutti, domando io se ciò era possibile.

« Qui più che altro, nella opposizione che si fa a questa legge,
« si tratta di campanili; molti hanno parlato per il proprio *(Si ride)*;
« ma l'onorevole Soldi ha persino trovato modo di toccarne due
« assai lontani; colla nuova linea che egli ha studiato dal campa-
« nile di Lacedonia di cui è deputato, ha fatto serpeggiare un nuovo
« tracciato che va a sboccare proprio in valle Caudina, suo paese
« natio. Io vorrei che tutti conoscessero il paese come lo conosco
« io; tutti ammirerebbero qnanto sia stato ingegnoso l'onorevole
« deputato Soldi. *(Nuova ilarità)*

« Mi perdoni la Camera, ma da varî giorni noi perdiamo
« delle ore intiere per sentire ripetere le stesse cose.

« Io credo che al puuto a cui siamo giunti, bisogna venire
« ad una conclusione.

« Io l'ho già detto, e lo ripeto ancora a nome del Mini-
« stero, che la combinazione delle reti stata presentata è quella
« che il Ministero credette migliore nell'interesse generale; se
« alla Camera piace, bene; se non piace, vengano degli altri a
« dirigere l'amministrazione della cosa pubblica, e se ne addos-
« sino la responsabilità; nessuno di noi ha l'idea di essere neces-
« sario. E si è per questo che noi abbiamo posta la questione di
«Gabinetto. »

Queste poche ma eloquenti parole dicono tante cose serie, gravi e dolorose che ognuno, per debole perspicacia che s'abbia, può ben intendere di per sè. Esse tra l'altro racchiudono la più acre censura che altri mai avesse potuto fare del progetto di legge in discussione.

Di vero l'asserzione di avere studiate e ristudiate le linee, altro non è che la dichiarazione di quello che avrebbe dovuto farsi per riconoscerne e documentarne la convenienza tecnica. Ma quando nel fatto mancava ogni esatto studio preventivo e si andavano raccattando erronei e discrepanti cenni tecnici smentiti da coloro stessi che li avevano somministrati sia da loro antecedenti e contraditorie informazioni, sia da postume dichiarazioni di non poterne garentire la esattezza; che cosa altro fa quella asserzione se non la più acre censura della proposta ministeriale, appunto perciò riconosciuta pienamente inaccettabile? E che altro vuol dire la coalizione d'interessi diversi, se non che il male era tanto grave che anche gl'interessi diversi avevano dovuto coalizzarsi per respingerlo? E poi l'intendimento di fare il meglio possibile per soddisfare tutti, non è forse in piena opposizione della pertinacia nel volerlo imporre scontentando tutti che ne giudicavano diversamente?

L'onorevole Deputato Bonghi lucidamente dimostrava che l'elemento politico, introdotto nella questione tecnica, economica, amministrativa, essenzialmente ne alterava il giudizio, perchè la faceva decidere da una maggioranza politica; ed appunto dopo questa inoppugnabile dimostrazione, il Ministero dichiarava che, se non l'avesse fatto prima, avrebbe allora posta la questione di Gabinetto! Ma di grazia si poteva più chiaramente dire: noi ci eravamo accorti che la legge naufragava, perchè discussa in merito era avversata dalla maggioranza, gettammo allora in mezzo alla discussione un elemento estraneo alla quistione per influire sulle determinazioni della Camera; e, se non lo avessimo già fatto, lo faremmo ora che ci è stato meglio dimostrata la efficacia di tale elemento, il quale creerà una maggioranza diversa, cioè la maggioranza politica sul cui appoggio possiamo fondare!

Ecco come il semplice superficiale esame di quelle parole, feconde di ben più gravi considerazioni, dimostra la verità della osservazione che esse formino la più acre censura della legge in discussione:

perchè l'intenzione di volere il bene a soddisfazione di tutti è contraddetta dalla ostinazione di volerlo imporre con lo scontentamento di tutti che lo giudicavano un male; l'asserzione di averne studiata e ristudiata la proposta è in opposizione del fatto emergente dai relativi documenti; e la persistenza di trapiantare la quistione nel campo politico è la più fulgida pruova della impossibilità di sostenerla sul terreno proprio.

Alla barzelletta dei campanili l'onorevole Deputato Soldi, avuta la parola per un fatto personale, rispondeva così:

« L'onorevole Presidente del Consiglio ha detto che io aveva « saputo congiungere due campanili. Sarebbe questa invero una grande « virtù mia, perchè i due campanili sono a tale distanza che ci « vuole proprio una virtù da taumaturgo a poterli congiungere.

« Ma io prego l'onorevole generale La Marmora a riflettere « che se noi facessimo delle strade ferrate astratte o discorrenti tra « le nugole, non troveremmo mai lungo la via nessun campanile; ma « dappoichè queste strade debbono toccare le terre, è ben naturale « incontrarci ora in questo, ora in quel campanile, ma pur sempre « campanili italiani. »

Interrompeva l'onorevole Deputato di San Donato dicendo:

« Non è fatto personale questo. »

E l'oratore replicava:

« È un fatto personale sicuramente; quando si dice che un De- « putato viene nella Camera a parlare di campanili e di locali più « che di generali interessi; io mi sento quanto altri affatto superiore « a questioni di campanili; ed avrei in ogni caso esposto qui le ra- « gioni, o rappresentato di campanili quanti ve ne sono da Napoli « sino a Foggia; il mio comincerebbe da Napoli e finirebbe a Fog- « gia; avendo io qui recato i voti di Napoli, di Benevento e di « Foggia e di tutti i Comuni che stanno su questa linea. Quanto al « campanile della mia terra natale esso sta là su quella linea e non « è colpa mia che ci stia, nè io posso di colà muoverlo. L'aveva già « io stesso detto che io era nato in valle Caudina, nè perciò ho detto « meno la verità, così come poteva e sapeva. »

Ma sgraziatamente non si trattava di questo o di quel campanile, che tutti i campanili d'Italia erano scrollati da quella fatale legge; la quale barattava le ferrovie dello Stato, che producevano

l'annua cospicua rendita di 15 milioni [1] e promettevano molto più in un prossimo avvenire, per 200 milioni che si riducevano a 133 milioni circa, come dimostrò l'onorevole Deputato Valerio; monopolizzava il servizio ferroviario in tutto il regno, impedendone lo sviluppo e rendendolo inadatto a soddisfare le esigenze del commercio; iscriveva nel bilancio dello Stato altri 79 milioni di spese; [2] produceva un disavanzo permanente di 200 milioni l'anno, come dimostrò l'onorevole Deputato Boggio; sconcertava la rete ferroviaria nelle provincie meridionali, scontentando le popolazioni che contro alla legge vedevano abolite le linee già due volte votate, e non appagava le popolazioni nel cui interesse si diceva di proporre altre ferrovie; e, per favorire le Società ferroviarie, spargeva a larghe mani tanti mali, non pure sulla presente generazione, ma su tutte quelle che si succederanno nel lungo periodo di nientemeno che un secolo!!!

Voci intanto cominciarono ad echeggiare nella Camera: *Ai voti! ai voti!* E troncata ogni altra discussione, si passò alla votazione dei varî emendamenti sull'articolo della legge relativo al riordinamento delle ferrovie.

L'onorevole Deputato Bonghi ritirò il suo emendamento facendo questa dichiarazione:

« Dichiaro di ritirare il mio emendamento, e di associarmi a quello dell'onorevole Depretis, che è affatto identico col mio, e lascia liberi ed a studiare i tracciati da Foggia a Benevento e da Benevento a Napoli. »

Ed affinchè si vegga con quanto senno era compilato questo emendamento dell'onorevole Depretis, io qui lo trascrivo:

[1] L'onorevole Deputato Boggio, del cui aureo discorso abbiamo trascritti i più importanti luoghi, parlando delle ferrovie dello Stato, tra l'altro diceva: « il cui reddito netto non « è inferiore, sin da ora, ai 15 milioni (malgrado che la Commissione, sbagliando la base « del computo, l'abbia ridotto a soli 13 milioni), e tende, evidentemente ad aumentare.»

[2] Trascrivo in proposito le parole dell'onorevole deputato Boggio; eccole:

« Votare questa legge significa adunque, per me, votare sin da oggi un aumento « sulle spese ordinarie di 79 milioni; aumento il quale per i 35 milioni del prestito du- « rerà sempre; e durerà poco men che sempre per i 44 milioni delle garanzie, giacchè « le concessioni ferroviarie sono di 99 anni. »

E poco appresso soggiungeva:

« Sono dunque 79 milioni che mi fate votare nel chiedere il mio suffragio per questa « legge. Imperocchè, non facciamoci illusioni, non giuochiamo a gatta cieca, e cerchiamo « almeno di ben sapere e ben comprendere quello che stiamo per fare.»

« Art... Il Governo del Re è autorizzato a concedere all' in-
« dustria privata la costruzione e l' esercizio delle seguenti linee:
« 1° Da Termoli a Napoli per Campobasso e Benevento;
« 2° Da Benevento a Foggia;
« 3° Da Popoli a Terni per Aquila e Rieti;
« 4° Da Sarzana a Parma per Pontremoli e Borgotaro.

« Art... È fatta fin da ora facoltà al Governo di eseguire gli
« studî particolareggiati delle suddette linee.

« A tale effetto è stanziata nel bilancio dei lavori pubblici
« dell' anno 1865 la somma di lire...

« Art... Compilati gli studî, di cui nell' articolo precedente,
« le concessioni delle linee predette saranno fatte unitamente, o
« separatamente, col sussidio di un' annua sovvenzione chilometrica
« che non sia superiore a quella accordata per la linea dalla foce
« del Basento a Potenza, di cui nell' articolo 21 della legge del
« 25 agosto 1863.

« La sovvenzione potrà essere aumentata d' un quarto per la
« linea da Sarzana a Parma, e da Popoli a Terni.

« Il *maximum* della lunghezza delle linee diverse per l' appli-
« cazione della sovvenzione chilometrica sarà determinato in base
« agli studî, di cui nel precedente articolo 2.

« Art... Il termine pel compimento delle diverse linee è fis-
« sato ad anni sei per la prima, e ad anni quattro per le altre,
« a partire dalla pubblicazione della presente legge.

« Il Governo potrà abbreviare i termini anzidetti, e regolarne
« il riparto per l' esecuzione e l' esercizio dei tronchi delle diverse
« linee.

« Art... In base agli articoli precedenti ed al capitolato an-
« nesso alla convenzione approvata con legge 25 agosto 1863,
« sarà dal Governo allestito un capitolato d' oneri che sarà pub-
« blicato tre mesi prima della stipulazione dell' atto di concessione.

« Art... Nulla è innovato intorno ai diritti di prelazione che
« possono competere alle Società concessionarie di strade ferrate
« in forza delle leggi vigenti. »

Così si sarebbero evitate le ingenti spese d' indennità, sovven-
zione ed aumento di garentia alla Società delle Meridionali per l' ab-
bandono della linea di Conza; e, con aggravio molto minore del

pubblico erario, si sarebbe conservata questa importante linea, a beneficio delle popolazioni che vi avevano acquistato dritto per virtù della legge, e si sarebbero aggiunte le indicate linee; ma eseguendole con economia, avvedutezza e maturità di consiglio dopo accurati studî tecnici, per renderle pienamente adatte a soddisfare le popolazioni nel cui interesse se ne statuiva l'eseguimento.

Ma la cervice equina, di cui parlava l'onorevole Deputato Bonghi, prevalse al capo umano, e questo cotanto utile e giudizioso emendamento fu rigettato dalla Camera; la quale pur rigettò altri emendamenti che inducevano alterazioni alla proposta Ministeriale, il cui trionfo estenuava la madre patria ed affliggeva le popolazioni deluse e disservite!

Dopo votato ed approvato l'articolo 4, che autorizzava il Governo *a stipulare deffinitivamente con la Società italiana per le strade ferrate meridionali la convenzione 28 novembre 1864 annessa alla presente legge* (Allegato C) *con le modificazioni ed aggiunte accettate con atto del 9 febbrajo 1865* (Allegato C 2), si passò alla discussione dell'articolo 5°, così concepito:

« Le provincie ed i comuni interessati alla costruzione della « strada ferrata da Foggia a Napoli per Benevento, dell'altra a « Termoli per Campobasso, e di quella di Popoli a Rieti per Aquila « dovranno concorrere a forma di consorzio, per la durata di anni « 20, nei maggiori carichi assunti dal Governo allo scopo di co- « struire le succitate linee. Tale concorso è stabilito in un'annua « somma di lire 500,000, che sarà ripartita tra i corpi contri- « buenti in proporzione del vantaggio che potranno rispettivamente « ritrarne.

« Ove le provincie e i comuni interessati non riescano, entro « tre mesi dalla data della promulgazione della presente legge, a « porsi d'accordo pelle rispettive quote di contributo, verranno de- « terminati con decreto reale i corpi morali che dovranno entrare « nel consorzio, e la quota di ciascheduno di essi, sentiti prima « i rispettivi Consigli provinciali ed il Consiglio di Stato. »

Prendendo occasione dal contesto di questo articolo, l'onorevole Deputato di San Donato narrava alla Camera gli antecedenti amministrativi, che è bene di qui ricordare, intorno alla linea Napoli-Benevento-Foggia; epperò trascrivo le sue parole:

« Sappia adunque la Camera che nella idea di avere una no-
« vella linea ferroviaria da Napoli, Benevento, Foggia, una specie
« di consorzio ha già cominciato ad aver vita a Napoli, per parte
« di quel Consiglio provinciale, del quale io ho l' onore di far parte.

« Fu invitato anche il Municipio di Napoli, e rispose che
« avrebbe presa parte attiva, come poteva e doveva prenderla una
« città come Napoli.

« Lo stesso Consiglio provinciale invitava pure tutte le altre
« provincie interessate a tale strada, ad annuire al consorzio, e
« bisogna dirlo in onore del vero le provincie interrogate solleci-
« tamente fecero non solo eco ma plauso al proposito del Consiglio
« provinciale di Napoli. Anzi io dichiaro colla mia solita franchezza
« che si sarebbe già domandato al Governo l' autorizzazione di pro-
« cedersi a questa ferrovia per consorzio puramente provinciale e
« municipale, se una persona molto dubbia non si fosse frammessa
« per lo mezzo a disturbare le oneste e patriottiche intenzioni che
« ne avevano ispirato il pensiero. Ora, approvandosi l' articolo 5
« del progetto in discussione, noi verremo senza alcun diritto ad
« impossessarci delle fatiche del Consiglio provinciale di Napoli,
« senza avere avuto alcun riguardo pel voto da lui espresso.

« La città e la provincia di Napoli principiarono un consorzio,
« è vero, ma lo si faceva unicamente per avere una ferrovia per
« Benevento-Foggia, quando, credendo ed avendo pur fede nelle
« leggi votate dal Parlamento d' Italia, aspettavano di averne una
« altra molto più interessante per Conza, e che, a quanto pare,
« sarà indubitatamente abbandonata con danno grandissimo delle
« finanze. »

Interrompeva l' onorevole Deputato Fabbricatore, dicendo:

« Ed anche l' altra per Ceprano e Pescara. »

E l' oratore continuava così:

« È pure abbandonata.

« Saremo per quelle provincie gli autori delle opere imperfette.

« Ora io non dirò che la città e la provincia di Napoli avranno
« un amaro disinganno a tante annose aspettative; ne hanno avuti
« tanti finora! subiranno anche questo; ma quello che io voglio e
« debbo dichiarare è che non credo che volessero e dovessero con-
« tribuire al sussidio che è reclamato dall' articolo 5° della legge e

« che in certo modo, in via di emendamento, l'onorevole deputato
« Devincenzi vuole anche riconoscere.

« Parliamoci francamente : nel momento che voi togliete a Na-
« poli la linea di Conza, che per quei paesi è linea vitale, io non so
« comprendere il dritto col quale vi fate ora a domandare un sussidio
« per una rete ferroviaria di minor importanza, e per la quale
« quelle provincie pensavano a provvedere da sè stesse.

« Certo quando il Parlamento avrà sancito un atto simile, il
« Municipio di Napoli lo rispetterà : ma io ho una gran paura che per
« farlo rispettare, per poterlo imporre, il Governo dovrà ricorrere a
« sciogliere parecchi Consigli municipali e provinciali.

« Non vi dispiaccia, signori, il mio linguaggio : dichiaro quello
« che penso e quello che farei se mi trovassi a deliberare in quei
« Consessi. »

Diceva molto bene l'onorevole Duca di San Donato, ed altri oratori pur parlarono da senno contro questo 5° articolo ; il quale, per fortuna, fu ritirato e surrogato dalla proposta, che la Commissione Parlamentare presentò d'accordo col Ministero e che era concepita in questi termini :

« Il Governo del Re presenterà alla prossima Sessione legisla-
« tiva un progetto di legge per la classificazione delle ferrovie e per
« la costituzione di consorzî provinciali e comunali allo scopo di con-
« correre alla costruzione delle linee complementarie delle reti ferro-
« viarie del regno. »

Tale proposta perchè consentita dalla Commissione Parlamentare e dal Ministero fu approvata dalla Camera ; nel cui seno, a misura che si svolgeva la lunga discussione sui singoli articoli del progetto di legge ond'è parola, sempreppiù si aumentava il numero di autorevoli Deputati ; i quali manifestavano l'amaro rancore di essere costretti per motivi politici, a votare contro il loro convincimento.

L'onorevole Deputato Boggio avrebbe almeno voluto schivare la quistione di Gabinetto nella grave discussione sulla vendita delle ferrovie dello Stato ; ma furono vane le sue considerazioni, che egli così bellamente esponeva con queste parole :

« Signori, è evidente che non c'è più questione ministeriale
« su codesti articoli : noi possiamo votarli senza paura che il nostro
« voto metta in pericolo i portafogli e sollevi una crisi ministeriale.

« Imperciocchè io so che una parola del Generale La Mar-
« mora non si smentisce mai, e il Generale La Marmora ci ha fatto
« domenica a questo riguardo dichiarazioni così precise che non è
« più possibile di nutrire dubbio alcuno in proposito (*Movimenti*).

« Il Generale La Marmora ci ha detto domenica, rispondendo
« all'onorevole Bonghi, il vero motivo per il quale la questione
« di Gabinetto fu posta (*Movimenti*).

« E per verità credendo io sia dovere dell'uomo onesto di non
« arrossire di confessare l'errore in cui involontariamente cada, dopo
« avere udito quella dichiarazione che stamattina ho riletta sulle
« bozze del suo discorso, non arrossisco di dichiarare che ho avuto
« gran torto quando dissi ai signori Ministri che la questione di Ga-
« binetto non era nè giusta, nè opportuna, nè conveniente.

« Ma valga come circostanza attenuante in favore mio il riflesso
« che fino a quel punto non aveva udito che il discorso dell'onorevole
« Sella; e niuno vorrà al certo affermare che le spiegazioni da lui
« date alla Camera circa la quistione di Gabinetto avessero potuto
« persuadere alcuno.

« Ma dopo che le parole dell'onorevole Generale La Marmora
« m'ebbero rivelate le vere ragioni di quella questione di Gabinetto,
« io mi ritratto, e dico ai signori Ministri: avete fatto benissimo
« a porla.

« Voi lo ricordate, miei onorevoli colleghi, il discorso di dome-
« nica del Generale La Marmora.

« Egli ha detto: il Ministero ha dovuto fare la questione di
« Gabinetto, perchè voleva impedire con questa che si facesse pres-
« sione sopra di lui con una coalizione d'interessi locali (*Interru-
« zione al banco dei Ministri*).

« Il Generale La Marmora disse che il Ministero volle im-
« pedire, colla minaccia della crisi ministeriale, che si cercasse strap-
« pargli concessioni che egli sapeva di non dovere e di non po-
« ter fare.

(*Il Ministro per l' Interno fa cenno negativo*).

« Queste sono le parole precise del Generale La Marmora, le
« quali del resto credo che fra pochi momenti tutti avrete sott'oc-
« chio, e potrete giudicare l'esattezza della mia citazione. Eviden-
« temente nella questione del contratto di vendita delle ferrovie dello

« Stato, non vi è più questione d'interesse locale, non c'è più
« possibilità di coalizione. Evidentemente quelle punte di campanile
« che tanto fastidiavano e non a torto, l'onorevole Generale La Mar-
« mora, non ci entrano più per nulla.

Voci *Sì! Sì!*

Boggio « Odo una voce interrompermi, gridare: *sì! sì!* Pro-
« babilmente essa è di un qualche novizio, il quale dice *sì! sì!*
« perchè crede che come abbiamo ancora un bilancio speciale per
« l'economato regio apostolico, così esista ancora un bilancio spe-
« ciale per le ferrovie dello Stato! *(Si ride)*. Ma tutti i miei col-
« leghi, i quali abbiano studiato almeno l'abbicì della vita parla-
« mentare, cioè il bilancio, sanno che i proventi delle ferrovie dello
« Stato, abbenchè esse rappresentino un capitale formato coi de-
« nari esclusivamente di una parte del regno, cioè delle antiche
« provincie, s'impiegano però, com'è giustizia, a profitto di tutto
« lo Stato.

« E così pur sa chiunque che quei proventi figurano nel bi-
« lancio generale dello Stato, e giovano a tutti i contribuenti, per
« modo che resistere allo sperpero delle strade ferrate è difendere
« la causa di tutti i contribuenti del regno.

« Ond'è forza conchiudere che quella voce *sì! sì!* partì da
« taluno di quegli onorevoli nostri colleghi, che il Generale La Mar-
« mora così bene ci dipingeva domenica, aggomitolati sul cucuz-
« zolo del loro campanile e guardanti all'ingiù senza vedere altro
« all'intorno. *(Viva ilarità — Bene!)*

« Io dico adunque che interesse locale in codesta questione
« della vendita delle ferrovie dello Stato non c'è, e non essendoci,
« non ci può essere la quistione di Gabinetto, secondo la defini-
« zione che ce ne ha data domenica il Generale La Marmora.

« Fu anche eliminato un altro elemento eterogeneo.

« Sinchè non si erano discussi gli altri articoli della legge e
« finchè non si erano votati, poteva sempre nascere qualche dubbio
« che la votazione contro gli articoli 2° e 3° pregiudicasse gli in-
« teressi abbastanza importanti che sono regolati dagli articoli 4° e 5°.

« Oramai anche questo pericolo è svanito, le Società sono
« salve, le Romane non falliranno, andremo quanto prima a Roma
« coll' *allacciamento,* i gruppi si costituiscono, le garanzie sono loro

« assicurate ; tutto ciò che formava il sistema della legge ormai è
« accettato dalla Camera. »

Il benemerito oratore pienamente dimostrava la sconvenienza del contratto di vendita portato all' approvazione della Camera, e conchiudeva il suo applaudito discorso con queste parole :

« Per queste considerazioni io voterò contro questi due articoli
« di legge; per queste considerazioni io pregherò ancora una volta
« i signori Ministri, giacchè la questione di Gabinetto, per le stesse
« dichiarazioni fatte domenica dal Generale La Marmora, qui non
« troverebbe più il suo luogo, a volerci almeno lasciare la libertà
« del voto su questa frazione di legge, ora che in tutte le altre
« parti di essa ben più importanti la maggioranza della Camera ac-
« colse le loro proposte. *(Bravo!)*

Ma il Presidente del Consiglio gli replicava così :

« Giacchè l'onorevole Boggio ha trovato modo di trascinarmi
« ancora una volta a parlare in questa discussione io non mi ri-
« trarrò. Ammetto che l'onorevole Boggio abbia lasciato da parte
« la questione legale ; ma sta di fatto che il suo discorso sente la
« sua straordinaria, anzi la sua prodigiosa abilità avvocatesca. Egli
« mi ha mosso rimprovero (perchè egli trova modo di scagliare
« rimproveri anche facendo complimenti) (*Ilarità*), mi ha mosso il
« rimprovero di aver posta ancora una volta la questione di Gabi-
« netto. Se non isbaglio, l' onorevole Boggio domenica non era
« presente.....

Boggio « Fino a un certo punto sì, ma ho letto stamattina
« il rendiconto.

Presidente del Consiglio « Domenica scorsa io ho parlato solo
« di campanili, e lascio la Camera giudice se dai discorsi che ab-
« biamo ascoltato non abbiamo tutti potuto farci una giusta idea
« dell'altezza, della forma più o meno elegante, delle dimensioni
« più o meno solide che hanno i diversi campanili. Ma credo oggi
« che abbiamo imparato non solo a conoscere i campanili, bensì
« anche il suono delle campane. *(Si ride)*

« Credo di più che abbiamo conosciuto persino la consegna
« che avevano i campanari. »

Bonghi « Sono interessi generali. »

Presidente del Consiglio « E qual era, o signori, la consegna

« dei campanari? Era di suonare a stormo, affinchè il Ministero
« passasse non per la valle Caudina, ma sotto le forche caudine.

« Ebbene per parte mia, e credo che gli onorevoli miei col-
« leghi sono tutti del mio avviso, anzichè passare sotto le forche
« caudine siamo disposti a morire. »

Valerio « La pena di morte è abolita. »

Presidente del Consiglio « Morire, ben inteso, come si muore
« in Parlamento, come sogliono morire i Ministri, cioè per risu-
« scitare un'altra volta. Per parte mia però, che sono già morto
« e risuscitato più volte, confesso sinceramente che sono disposto
« a morire, ma non più a risuscitare.

« Messe da parte le allegorie, dico che ho gia posta la qui-
« stione di Gabinetto altra volta, ed ora piaccia o non piaccia all'ono-
« revole Boggio, io la mantengo. Tale è il parere del Ministero.
« Egli non intende per nulla di abbandonare i due articoli rima-
« nenti della legge, e come ha creduto di porre la questione di
« Gabinetto per gli altri, così la mantiene tuttora per questi. »

Povero Boggio! Non credo che il suo spirito, la sua facondia, il suo brillante e convincente modo di ragionare gli abbiano del pari fruttato nelle sue allocuzioni forensi, chè se così fosse avvenuto la sventurata clientela ne avrebbe pagato il fio! Ma in questo caso egli perorava la causa dell'interesse pubblico; la quale veniva risoluta sotto l'incubo d'una inflessibile necessità! Sentiamolo dalla stessa bocca dei più gravi uomini; i quali cotanto si preoccupavano di quel fantasma che loro malgrado li costringeva a votare contro il proprio convincimento.

L'onorevole Deputato Rattazzi si esprimeva così:

« Non creda la Camera che io intenda di fare un discorso.
« Le dichiarazioni *precise ed assolute* che fece il Ministero a più
« riprese nel corso della discussione, e che ha ripetute ancora testè
« l'onorevole Presidente del Consiglio, mi *costringono a deporne*
« *interamente il pensiero*. Mi si permettano solo pochissime parole,
« piuttosto per dare una spiegazione che per entrare nell'argomento.

« Io confesso sinceramente che ho veduto con *vivo e pro-*
« *fondo rammarico* il Ministero inoltrarsi nella via che è segnata
« nel progetto di legge sottoposto alle nostre deliberazioni; l'ho
« veduto con rammarico, perchè mi sembra che siansi fatte molte

« concessioni alle Compagnie, le quali forse non erano consigliate « nè dagli interessi del paese, nè dalla giustizia; l'ho veduto con « rammarico anche, perchè, mentre dall'un canto scorgo imporsi « pesi gravissimi alle finanze, le quali potrebbero un giorno essere « scosse da un pericoloso dissesto; dall'altro lato forse le Compa- « gnie non potranno così facilmente raggiungere quell'intento che « noi ci proponiamo.

« Ciò non di meno appunto perchè io prevedeva che se si fosse « voluto combattere nel suo insieme la legge, e si cercasse così « di sconvolgere il sistema economico che rispetto alle ferrovie il « Ministero aveva abbracciato, probabilmente sarebbe sorta la que- « stione politica, io aveva abbandonata l'idea di parlare nella di- « scussione generale, onde così non rendere ancor più grave e « difficile la situazione, *che è già per sè stessa molto grave e difficile*. « Mi sembrava però che se vi poteva essere una ragione di sol- « levare la questione politica, per quanto concerne il complesso « della legge, lo stesso non potesse dirsi rispetto ad alcune dispo- « sizioni particolari, ed indipendenti dall'insieme del progetto, e « soprattutto rispetto all'alienazione delle ferrovie dello Stato.

« In questa opinione io mi era proposto di svolgere le con- « siderazioni che meglio parevano dimostrare la poca convenienza « che le finanze hanno nel contratto del 30 giugno del 1864, « contratto poi ancora, a mio credere, reso più grave nell'interesse « dell'erario dalla convenzione 5 febbrajo testè scorso. »

Dopo questo prologo, l'oratore indicava soltanto tutti gli argomenti che egli si proponeva di svolgere per combattere il contratto di vendita, e conchiudeva quel suo laconico e grave discorso con queste parole:

« Ma a che mi servirebbe intrattenermi su questo oggetto, e « svolgere simili argomenti?

« Dacchè il Ministero ha dichiarato espressamente che anche « per questo contratto di vendita intendeva di fare una questione « politica, a me non rimane che prendere su questa particolare dispo- « sizione del progetto lo stesso partito che ho preso rispetto alla « discussione generale. Quindi, mosso sempre dallo stesso pensiero, « *dal pensiero cioè delle difficoltà che ci premono*, rinuncio senz'altro « alla parola e più nulla aggiungerò riguardo a questa legge. »

L'onorevole Deputato Michelini, nello svolgere e raccomandare alla Camera un suo emendamento, conchiudeva così:

« Io prego pertanto la Camera di approvare il mio emendamento, il quale mi sembra assai innocente.

« Del resto, lo approvi o lo rigetti, dichiaro che io darò il « mio voto favorevole a questo progetto di legge.

« Quando presi ad esaminarlo, io lo condannai in modo *assoluto,* perchè allora, *libero* da ogni altra preoccupazione, non « lo considerava che in sè stesso, cioè unicamente sotto l'aspetto « economico.

« Ma quando (meritamente od immeritamente non importa) « è stata posta la questione di Gabinetto, io cominciai a dubitare, « e dopo essere stato qualche tempo *perplesso,* sono finalmente venuto nella sentenza di approvarlo.

« Non s'insuperbiscano o si ringalluzzino per questo i signori « Ministri *(Si ride).*

« Io non intendo già di proclamarli i migliori Ministri possibili. Molto manca. Ma alla fine dei conti io li conosco, so chi « sono, laddove se essi lasciassero questi scanni, non so quali persone li occuperebbero. Laonde io che non ho mai dubitato di *sacrificare l'economia politica alla politica,* cioè la ricchezza a considerazioni di più alta sfera, voterò questa legge quantunque l'abbia *severamente censurata* sotto l'aspetto economico. Ma nelle *supreme contingenze* in cui versiamo, coll'imminente trasporto della capitale, colle non remote elezioni generali, colle lunghe vacanze che « succederanno alla presente lunga Legislatura, io preferisco il noto « all'ignoto, voglio sapere chi avrà le redini della cosa pubblica.

« Io pertanto *voterò a malincuore* questo progetto di legge; « *pure lo voterò,* perchè ai miei occhi la questione politica *assorbe* « la questione economica *(Bravo!)*

Intorno alla questione dei possessori delle cartelle Hambro, sulla quale l'onorevole Deputato Chiaves aveva proposto un emendamento, l'onorevole Deputato Boggio diceva queste parole:

« Non intendo cedere alla tentazione di trattare la quistione « legale. Ho domandata la parola solo per rivolgere una preghiera « all'onorevole Chiaves.

« Io vorrei pregarlo a non insistere sul suo emendamento.

« Il principio a cui s' ispirò nel proporlo io lo approvo in-
« tieramente. La proposizione del suo emendamento mi è sembrata
« un'opera *savia*, un' opera *utile*, finchè ho creduto vi fosse spe-
« ranza che il Ministero lo *accettasse*.

« Ma dacchè il Ministero dichiarò di non poterlo accettare esso
« non ha più ragione di essere.

« Evidentemente la Camera, *che ha già ceduto alla pressione*
« *del Ministero su tanti altri argomenti di ben maggior rilevanza*,
« non può ora avere intenzione di far pericolare la legge, per una
« questione relativamente minima. »

Ecco sotto qual pressione si votava quella legge, la quale per le sue intrinseche condizioni era avversata dalla gran maggioranza della Camera; e non puossi dubitare che, senza la necessità politica creata dal Ministero a sostegno delle sconvenienti contrattazioni stipulate con le diverse Società ferroviarie, sarebbe stata di certo rejetta, e non avremmo a lamentare i mali gravissimi che deploriamo nello interesse del commercio e dell' erario pubblico!

Questa è la inoppugnabile conchiusione che evidentemente emerge dal precedente cenno storico delle relative sessioni parlamentari; il quale doveva di necessità trovar luogo in questa relazione, per dimostrare che il nostro assunto, sebbene pregiudicato dalla legge, sia fondato sulla più salda base di verità e di giustizia, la cui virtù intrinseca rende degni di favorevole accoglienza i voti concordi delle popolazioni, in quella occasione manifestati per l'organo delle rappresentanze Comunali e Provinciali al Governo ed al Parlamento. Ma si dirà: se allora rimostranze cotanto fondate, concordi e solenni per cagioni estrinseche ed accidentali rimasero deluse, a che giova nelle fata dar di cozzo?

Illustrissimo signor Presidente, io non credo così; io credo che la verità non possa rimanere annebbiata sotto il fulgido cielo d'Italia, ora irraggiato dalla più sfavillante luce che emana dalle libere istituzioni sociali: e la stessa inesorabile necessità, che la conculcava, serviva ad accrescerle lustro con la franca e gagliarda opposizione fatta dai più egregi e gravi tra gli eletti della Nazione; i quali non indietreggiarono innanzi all'ostacolo insormontabile creato dalla ferrea volontà ministeriale, anzi ebbero la forza e la costanza di attaccarlo sebbene convinti della inutilità dei loro sforzi.

Che se la fatalità fece anche ai più riluttanti subire cotal tenace influenza, non è da inferirne che sempre gli uomini del poetere abbiano a trincerarsi entro il campo delle proprie ispirazioni e possano ivi mantenersi senza cedere alla prevalente forza delle giuste aspirazioni dei popoli; i quali han fede nelle libere forme governative appunto perchè ne aspettano il benessere sociale.

Le comunicazioni ferroviarie voglionsi considerare come il più potente fattore di civiltà, di fratellanza e di ricchezza onde sono avide le varie provincie, per antiche sventure sgregate, di questa gran madre patria; la quale tutta giuliva, tutta festosa, dopo secolari aspirazioni, finalmente accoglie nel suo seno fecondo di gloria e di prosperità imperiture, che s'impromette dall'avita virtù dei figli suoi. Questo adunque è il migliore cemento dell'unità nazionale, che forse non s'è attuata in altri tempi, perchè mancava la vaporiera, il piroscafo ed il filo elettrico, potenti mezzi di concentrazione e diffusione adatti nella vita nazionale a vincere le difficoltà geografiche dell'Italia nostra, che Appennin parte e il mar circonda e l'Alpe.

Ed allora potrà dirsi veramente compiuta la gran fusione di aspirazioni morali e d'interessi materiali, quando tutti i campanili d'Italia, che tanto fastidiavano il Presidente del Consiglio, vedranno giungere la fastosa vaporiera pipante del fumo che lieve s'innalzerà come ad incensarne le cime. Sollecitiamo adunque questo fausto avvenire, che ci auguriamo prossimo, e sollecitiamolo con senno ed accorgimento gettando anche nelle meridionali provincie le basi d'un sistema ferroviario, dal cui progressivo svolgimento dobbiamo imprometterci il fine importantissimo di congiungere tra loro le varie città. All'oggetto io credo che debba essere cura precipua del Governo quella di stabilire una benintesa rete di linee arteriali; dalle quali si dirameranno tutte le linee secondarie propriamente dirette a soddisfare le esigenze locali, ed a far confluire la corrente del commercio sulle linee principali. Perciò cotali esigenze parziali non debbono sviare le linee principali, la cui alta importanza richiede che si badi unicamente alla convenienza del commercio; ed ogni cura e diligenza adoprata nel tracciamento di queste linee principali od arteriali, come vogliasi dire, riuscirà vantaggiosa del pari alla loro buona costituzione, ed alla favorevole influenza che

eserciteranno sul progressivo sviluppo delle ramificazioni secondarie. Così nel nostro caso la congiuntiva delle opposte due marine dev' essere la più breve, agevole e stabile per satisfare al fine altissimo cui direttamente mira, e per servire di base alla ramificazione delle linee secondarie reclamate dalle esigenze locali; e certamente non vi sarà chi possa sostenere doversi sacrificare l'interesse generale del commercio alle grette vedute della parziale convenienza.

Per queste ragioni io credo che il Governo ed il Parlamento riverranno sulla quistione del miglior tracciato, perchè non mi so persuadere che si possa guardare con occhio indifferente sì duro scempio ferroviario, cagionato dalle false informazioni di fatto e dalla ferrea compressione; la quale impedì persino che si adottasse il partito prudente nella incertezza con tanto senno proposto da taluni Deputati. E certamente la Camera, se avesse allora sapute le vere condizioni di fatto quali si sono dappoi conosciute mediante gli studî di esecuzione, avrebbe recisamente respinta la linea Napoli-Benevento-Foggia come veniva proposta, anche a costo di esporre il paese alla temuta crisi ministeriale, perchè non era possibile approvarla; anzi son sicuro che neppure il Ministero vi avrebbe persistito se non ne avesse ignorati i veri e precisi particolari.

Perciò siamo al caso, Illustrissimo signor Presidente, che tutti guardandoci dentro alla questione del miglior tracciato possono vederci meglio di prima, e nessuno certamente dirà che si sia fatto bene. La questione adunque ora si riduce ad esaminare se si debba scientemente consumare l'errore lasciandone ai posteri l'imperituro monumento; oppure se convenga preferire il minor male qual' è quello di eseguire la linea arteriale secondo i dettami di ragione e di giustizia, e coordinarle i tronchi ferroviarî la cui costruzione è già innoltrata, addicendoli invece come linee secondarie al sodisfacimento di quegl' interessi che li facevano sorgere col pretesto di appartenere ad una linea principale di cui non possono essere parte.

Indubbiamente la persistenza nell'errore tornerebbe nociva a tutti, non esclusa la Società delle Meridionali; la quale, segnatamente nella traversata dell' Appennino, incontrerebbe difficoltà di gran lunga più serie e gravi di quelle che volle evitare con la convenzione, quando veniva esonerata dallo eseguimento della galleria di

Conza. Se la linea Napoli-Benevento-Foggia, sostituita a quella di Conza, non seguisse l'andamento che le conviene per vedute tecniche, economiche e commerciali, la Società sborserebbe cospicue somme per costruirla e soggiacerebbe alla dispendiosa manutenzione dei lunghi tronchi di arrischiata esistenza; ed il pubblico sarebbe aggravato di spesa maggiore nei trasporti ferroviari, pur soggetti a frequenti interruzioni d'esercizio con grave disturbo del traffico.

D'altra parte il braccio di Bovino, come linea secondaria che si dirama da quella arteriale, avrebbe la sua ragione di essere conservato nell'interesse di quel circondario; ed il tronco da Benevento a Telese pur sarebbe utile come parte della congiuntiva di Benevento e Presenzano, la quale unirebbe le linee del Sannio a quella di Roma con notevole vantaggio del reciproco loro traffico. L'altra congiuntiva sempre necessaria di Benevento ed Avellino, innestata alla traversata Caudina, tornerebbe molto più utile alla provincia di Principato Ulteriore; tra perchè servirebbe al traffico ferroviario di parecchi Comuni appartenenti ad essa provincia, ed ancora perchè la porrebbe in più breve ed agevole comunicazione ferroviaria con Caserta ed altre importanti città della provincia di Terra di Lavoro, ed anche con la popolosa e cospicua città di Napoli; la quale, sebbene abbia perduta la qualità di capitale dell'ex reame, conserva l'importanza tutta propria, che la mantiene in attive relazioni commerciali con le altre provincie meridionali. Da ultimo la diramazione a Campolattaro dal ponte sul Tammaro nella linea Benevento-Foggia produrrebbe il duplice vantaggio, all'erario dell'accorciamento di percorso da garentire nella linea di Campobasso, ed alla provincia di Molise dell'abbreviazione da Campobasso a Napoli venendovi per la valle Caudina, e del diretto congiungimento alla città di Benevento; la quale diverrebbe come il centro di affluenza del traffico ferroviario non pure delle indicate linee arteriali, ma ancora di quelle che progressivamente se ne diramerebbero per montare tutte le ubertose vallate confluenti nell'alveo comune, qual'è l'ultimo tronco del fiume Calore.

Eccole adunque, Illustrissimo sig. Presidente, il riordinamento che io credo opportuno a soddisfare le giuste esigenze di cotesta provincia, ed a conciliare tutti gl'interessi legittimi; riordinamento che vuolsi considerare come la conchiusione di questa mia relazione:

la quale doveva di necessità offrire, oltre allo stretto adempimento dell' incarico commessomi da cotesto Consiglio Provinciale; le ragioni che rendono indispensabile la breve traversata Caudina, come base e fondamento di tutto il proposto sistema ferroviario; il cenno storico delle discussioni parlamentari e di quant'altro si riferisce alla quistione del miglior tracciato, affinchè la conoscenza dei fatti rischiarasse il giudizio di chi deve valutarne la importanza e lo svolgimento; ed il modo di possibilmente salvare quello che, sebbene eseguito senza maturità di consiglio, è pure un fatto di cui non può farsi a meno di tenerne conto.

E qui debbo dichiarare alla S.ª V.ª Ill.ª ed a cotesto illustre Consiglio, che il benemerito Consigliere Granata Cav. Raffaele, con zelo e solerzia a tutta pruova, ha cooperato in ogni modo allo eseguimento del mio lavoro; il quale, se per casi inopinati ed irresistibili ha dovuto essere necessariamente procrastinato con nostro inesprimibile rincrescimento, non avrebbe potuto compiersi senza la efficace assistenza di lui.

Egli perciò, agli altri titoli di benemerenza, aggiungerà ancora quello lodevolissimo, di essersi cioè impegnato a tutt'uomo per l'interesse pubblico; e certamente non vi sarà chi possa dubitare dell'ardore da lui spiegato a difesa di questa giusta causa, al cui felice esito è cotesta provincia tanto interessata.

Debbo pure manifestare, per debito di gratitudine, la benevola accoglienza fattami dai buoni cittadini di Faeto e di Castelluccio Val Maggiore, e l'assistenza da loro prestata in quanto occorreva alle indagini locali ed allo eseguimento dei rilievi di campagna.

Nella mia prima visita locale soggiornai a Faeto, ove fui alloggiato dalla patriarcale famiglia Gallucci; la quale mi dimostrò tanta cordialità come ad amico di lunga data, e cooperò con tutto impegno al sollecito compimento delle operazioni geodetiche ivi eseguite per determinare la giacitura della galleria. Anzi novero a ventura di aver quivi trovato in famiglia il Reverendo Padre degli Escolopî signor Gallucci Pietro; il quale per isvegliata intelligenza, indefessa operosità e grande conoscenza dei luoghi, divenne il mio più valevole collaboratore. Egli in tutto il tempo delle operazioni geodetiche si è sempre prestato con grande impegno, sostenendo ogni

disagio e fatica di campagna e coadiuvando i miei abili giovani ingegneri, anche nel maneggio della livella e del clisimetro di cui si era reso esperto.

Ritornato sopra luogo mi conveniva soggiornare a Castelluccio Val Maggiore, di dove agevolmente poteva continuare le intraprese operazioni geodetiche, essendo quello un paese situato in luogo adatto della contrada che allora formava l'obbietto dei miei studî. Quivi ebbi la fortuna di alloggiare in casa del signor Paolella Giuseppe, gentiluomo distintissimo e stimabilissimo; il quale alla non comune istruzione accoppia l'abituale cortesia dei modi ed un animo leale, riflessivo ed infervorato pel pubblico bene, di guisa che subito ci trovammo in perfetto accordo. Egli è pur divenuto benemerito della nostra causa, per la cordiale assistenza prestata nello eseguimento dei lavori di campagna, ed alla diligenza di lui debbo le notizie relative alla linea governativa innanzi trascritte; le quali, sebbene inserite in un giornale che si stampa a Napoli, non erano a mia conoscenza.

Per mezzo suo ebbi inoltre occasione di avvicinare il signor Varo Gaetano, proprietario facoltosissimo dimorante in Troja e passionatissimo delle opere di pubblica utilità; il quale con tanta cortesia ed intelligenza mi guidò in una lunga perlustrazione per quei luoghi e mi condusse a casa sua, dichiarandomi; essere egli desideroso del pubblico bene cui soltanto mirava, doversi perciò escogitare la migliore linea indipendentemente da qualunque ultronea veduta, il che ripeto ad onore di lui.

Ecco come tanti benemeriti cittadini han contribuito con la loro cooperazione al mio lavoro; il quale mi auguro che produca il desiderato frutto di promuovere il diffinitivo riordinamento delle ferrovie del Sannio, decretate dalla legge ultima. E veramente parmi incredibile che, mentre s'aboliva la comunicazione ferroviaria tra Napoli e Foggia per Conza lunga 218 chilometri e mezzo, nel fine di evitare la galleria di Conza e di accorciare il cammino, credendosi che la linea Napoli — Benevento — Foggia non incontrasse gravi difficoltà nè superasse il percorso di 180 chilometri; si voglia ora persistere a compiere il tracciato governativo, dopo che gli studî di esecuzione han fatto conoscere che è lungo 201 chilometro e 200 metri, e richiede forzate pendenze e quindici gallerie della lunghezza

complessiva di nientemeno che 11 chilometri ed 850 metri! Sarebbe così la esagerata difficoltà della galleria di Conza lunga 3800 metri sorpassata a mille doppî, da quella molto maggiore, che presenta la traversata dell'Appennino nella linea di Benevento proposta dal Ministero; la quale non abbrevierebbe il cammino da Napoli a Foggia che di soli 17 chilometri e 300 metri. All'errore dell'abolizione della linea di Conza, la quale tornava sempre utilissima dirigendola invece ad altro obbiettivo, si aggiungerebbe il più grave errore della inconsulta sostituzione, fatta in maniera da eludere il fine che si voleva raggiungere. Si sarebbe adunque cotanto aggravato l'erario per sovvenzione, aumento di garentia ed indennità largite alla Società delle Meridionali con la convenzione; la quale non altro avrebbe fruttato alle provincie meridionali che la nociva abolizione della linea di Conza e la pessima sostituzione della linea di Benevento! Nè valeva la pena, per abbreviare di soli 17 chilometri il cammino da Napoli a Foggia, di spendere tanto, scontentando simultaneamente le popolazioni diseredate dei vantaggi loro garentiti dalla legge, ed ancora quelle che, sebbene favorite in massima, veggono nonpertanto in fatto manomessi i loro più vitali interessi.

Si adotti invece la più agevole e breve linea da Napoli per la valle Caudina e Benevento e da quivi per le valli del Miscano e del Celone a Foggia, la quale produce l'abbreviazione di 56 chilometri e 300 metri sulla linea di Conza, e si otterrà almeno il vantaggio di una linea arteriale in cui si avranno i precipui requisiti che ne determinano la convenienza e da cui si spiccheranno tanti rami quanti ne saranno reclamati dalle giuste esigenze locali. E questa linea arteriale prolungata a Manfredonia ci darà la più breve ed opportuna congiuntiva degli opposti due mari, ed acquisterà di certo un'importanza rilevantissima per la gran corrente del traffico generale vieppiù ingrossata dalla influenza delle ramificazioni, che condurranno la vaporiera fino ai luoghi più elevati delle valli confluenti.

A fronte di tanta evidenza non si può persistere nello errore; e la pubblica opinione, prodigiosa come la leva del sommo Archimede, il quale chiedeva un punto d'appoggio per muovere il cielo e la terra, appoggiandosi nel nostro caso alla più salda base di

verità e di giustizia, certamente opererà il portento di rimuovere qualunque infondata preoccupazione e d'indurre il Governo ed il Parlamento a rimaneggiare la grave ed importante quistione del riordinamento ferroviario nelle meridionali provincie d'Italia, per risolverla diffinitivamente, esaminandone e discutendone le ragioni intrinseche senza pressione di motivi estrinseci.

Che se il primo rimaneggiamento, da tutti avversato perchè scontentava tutti, rese impossibile il concorso provinciale; il diffinitivo assettamento, fatto con senno, incontrerà almeno la simpatia di quelle popolazioni le quali, vedendo soddisfatti i loro interessi, volentieri concorreranno ad agevolare l'opera benefica del Governo e del Parlamento. Così la finanza dello Stato potrà rifarsi d'ogni sacrificio richiesto dalle esigenze del commercio; seppure l'alleviamento grandissimo per la minor lunghezza della linea arteriale da garentire non fosse di per sè bastevole a largamente compensarla.

Succeda adunque alla speranza sinora delusa il fatto palpitante di vita rigogliosa, ed abbiano alfine anche le meridionali provincie d'Italia una rete ferroviaria estesa e ben servita, come la posseggono le altre provincie sorelle. La pubblica opinione da gran tempo lo reclama, e certamente cotesto illustre Consiglio della Capitanata farà opera patriottica promovendo il diffinitivo riordinamento delle ferrovie meridionali; le quali, se formeranno un sistema veramente accomodato alle condizioni topografiche e commerciali di queste provincie più delle altre feraci di ricercate produzioni agricole, frutteranno oltre ogni previsione ed accresceranno la ricchezza nazionale.

Il Governo ed il Parlamento non potranno più respingere le giuste rimostranze delle popolazioni e dovranno finalmente cedere alla prevalente forza della opinione pubblica; la quale, illuminata sull'altissima importanza della questione e sul modo ond'è stata sinora discussa, sarà certamente inesorabile fino a che non verrà appagata, come in un paese libero ha pur dritto di pretendere, quando essa altro non vuole che la saggia amministrazione della cosa pubblica nel fine santissimo di ottenere il benessere nazionale.

Nessun ostacolo può più impedire l'appagamento di questo richiamo cotanto influente a promuovere il benessere delle provincie meridionali; la pressione politica dovuta ad accidentali motivi è

pure svanita; l'Italia è fatta e vuole prosperare, nè lo può per le vie che si dipartono dal retto sentiero della verità e della giustizia.

Io ho fede nei destini d'Italia; e questa incrollabile fede, da gran tempo fondata sopra aspirazioni speculative, è ora pur suggellata dal fatto tutto provvidenziale che si svolge sotto gli occhi nostri, per farci toccare con mano che, nonostante gli errori degli uomini, la forza degli eventi contribuisce al prospero successo. Così e non diversamente avverrà nella questione delle ferrovie meridionali, nonostante gli errori gravissimi sinora commessi; anzi io credo che l'esito sorpasserà l'aspettativa, perchè il diffinitivo riordinamento nelle attuali condizioni pur ci darà le principali linee quali avremmo di già ottenute, se fin dal principio si fosse agito con maturità di consiglio, e vi si troveranno aggiunte le altre linee che, non potendo appartenere a quelle arteriali, dovranno essere conservate come utili ramificazioni.

Ma qualora la più inaudita fatalità, tra cotanti fatti sociali che per virtù degli eventi inopinatamente si salvano, colpisse soltanto quello delle ferrovie meridionali, non sarebbe per questo disperata la nostra causa; essa entrerebbe in una novella fase, nella quale la concorde insistenza delle provincie e dei comuni interessati dovrebbe indubbiamente trionfare.

Supponiamo per poco perduta ogni speranza che il Governo voglia ascoltare i giusti piati delle popolazioni, il che non potrà di certo avvenire, ma si ritiene come un caso meramente ipotetico; il rimedio sarebbe semplicissimo ed efficacissimo.

Quando si tratta d'interessi generali cotanto gravi scossi dall'improvvido fatto governativo, la stessa pubblica jattura che ne deriva offre i mezzi sufficienti a salvarli, sol che si sappia da illuminati amministratori escogitarne il modo.

Le provincie di Napoli, di Benevento e della Capitanata sono interessatissime alla più agevole e breve traversata dell'Appennino; la quale accorcia il cammino di circa 32 chilometri e mezzo da Napoli a Benevento, e da quivi a Foggia di circa 6 chilometri e mezzo, rendendo le stazioni estreme più vicine tra loro per 39 chilometri, avvicinamento che potrebb'essere anche accresciuto se si adottasse nella traversata dell'Appennino la forte pendenza del 22 a mille adottata nella linea governativa. Perciò i trasporti

ferroviari, o che si considerino a partire dalle stazioni estreme di Napoli e di Foggia ovvero dalla principale stazione intermedia qual'è quella di Benevento, costeranno molto meno per la linea che noi propugniamo; la quale frutterà inoltre alle tre nominate provincie il vantaggio notevolissimo di stabilire la corrente del commercio ferroviario nella direzione meglio adatta a soddisfare gl'interessi di parecchi paesi appartenenti alle provincie stesse. Queste ragioni determinarono gl'illustri Consigli di esse provincie al concorde voto per la linea più agevole e breve, pure appoggiato da tutti i non pochi Comuni della valle Caudina e dall'illustre Municipio della cospicua città di Napoli.

Ecco già formato il nucleo d'un esteso Consorzio, attorno al quale s'aggrupperanno altre Provincie ancora e molti Comuni del pari interessati all'attuazione della nostra linea.

Di vero le provincie di Terra di Lavoro e di Principato Ulteriore hanno interesse alla traversata Caudina; la quale porrà in più agevole e breve comunicazione ferroviaria Caserta ed Avellino, che sono i capoluoghi di esse due provincie. Oltre a ciò per la provincia di Terra di Lavoro la nostra linea torna utilissima a parecchie importanti città di essa provincia, non esclusa la stessa Caserta, da cui percorrendola si abbrevierà il cammino per giungere a Benevento e quindi a Foggia; perchè la linea governativa misura da Caserta a Benevento 64 chilometri e 200 metri, mentre corrono 11 chilometri della ferrovia Romana da Caserta a Cancello e da quivi per la valle Caudina si debbono percorrere 43 chilometri ed 810 metri fino a Benevento, ove si giungerebbe da Caserta dopo il percorso di 54 chilometri ed 810 metri accorciandosi il cammino per circa 9 chilometri e mezzo. Relativamente alla provincia di Principato Ulteriore, l'adozione della traversata Caudina le tornerà vantaggiosissima, tra perchè col braccio ferroviario diretto ad Avellino le offrirà un percorso ferroviario di sostituzione ad una sua strada provinciale, ed ancora perchè porrà la città di Avellino in diretta comunicazione col tronco comune alle due linee arteriali del Sannio, e congiungerà il suo capoluogo alla città di Napoli mediante la più agevole e breve linea ferroviaria, come abbiamo dimostrato. Perciò le due provincie di Terra di Lavoro e di Principato Ulteriore non esiteranno di aderire al

consorzio, ingrossando quel nucleo già formato che pure è di per sè solo cotanto ponderoso.

La provincia di Molise, dall'adozione della linea Caudina con la diramazione a Campolattaro spiccata dalla linea di Foggia nel sito del ponte sul Tammaro, conseguirà due vantaggi notevolissimi; quello cioè di abbreviare per 5 chilometri e mezzo il cammino sino a Napoli, e l'altro molto maggiore di porsi in diretta comunicazione con la città di Benevento, che diverrà il gran centro di circolazione ferroviaria, epperò le farà accorciare il cammino in tutte le relazioni commerciali con parecchi paesi ed importanti città appartenenti alle cinque provincie di Napoli, di Terra di Lavoro, di Benevento di Principato Ulteriore e della Capitanata.

Finalmente, essendosi abolito il varco di Conza, non si potrà dalle provincie di Bari e di Lecce venire a Napoli che passando per Foggia; per la qual cosa anche il commercio di queste due ricche provincie deve reclamare il più agevole e breve percorso ferroviario da Foggia a Napoli.

Abbiamo adunque otto provincie indubbiamente interessate a riunirsi in consorzio per ottenere la migliore linea ferroviaria da Foggia a Napoli; la quale, prolungata a Manfredonia, ci darà la più agevole e breve traversata Appennina di congiungimento ferroviario delle opposte due marine, e questa linea arteriale importantissima offrirà al consorzio il duplice notevole vantaggio di un esercizio indipendente e di un prodotto vistosissimo.

Non nominerò tutti i moltissimi Municipî più o meno interessati all'attuazione della linea ferroviaria da noi propugnata, che lungo sarebbe l'enumerarli; dirò soltanto che con quelli formanti testa di linea a Napoli ed a Manfredonia di certo oltrepassano i cento, oltre quelli di minore importanza.

Consorzio siffatto, formato di nientemeno che otto tra le principali provincie meridionali e cento Municipî con a capo quello della città di Napoli che è la più popolosa d'Italia, ha in sè tanto peso ed autorità da non potersene respingere il concorde voto, espresso da tutti i rispettivi Consigli Provinciali e Municipali.

S'agglomerino le provincie ed i comuni interessati attorno al nucleo già formato dalle tre provincie, di Napoli, di Benevento e della Capitanata e dai Municipî di Napoli e di valle Caudina, e si

costituisca così un consorzio certo il più imponente di quanti mai sieno sorti o possano sorgere; sarà possibile di spegnere la sua vita rigogliosa inibendogli lo sperimento d'un dritto pur consentitogli dalla legge?

Io credo che no, ed ognuno insieme con me deve di necessità dire lo stesso; vediamo intanto, a promuovere i consorzî Provinciali e Comunali nell'attuazione ed esercizio delle ferrovie, quali larghezze sieno concedute dalla Legge del 14 maggio 1865, il cui articolo 6.° lettera *F* è così concepito:

« *È facoltato il Governo del Re* . . . . a fare, durante il « biennio successivo alla pubblicazione della presente Legge, con« cessioni di ferrovie per Decreto Reale a favore dell'industria pri« vata, e di quelle provincie e comuni che provvederanno alle spese « occorrenti senza aggravio del pubblico tesoro, sempre sotto l'os« servanza delle condizioni generali stabilite dalla Legge organica « sulle opere pubbliche; e per la durata non maggiore di anni 90, « incoraggiandole con le esenzioni e franchigie già ammesse negli « articoli 35, 50, 53, 54, 55 del Capitolato d'oneri approvato « per la ferrovia da Gallarate a Varese con Legge 11 agosto 1863.» Ed affinchè nulla manchi alla piena intelligenza del trascritto articolo di legge, io pur trascrivo gli articoli in esso citati che fan parte del detto Capitolato di oneri; dei quali articoli son queste le testuali parole:

« Art. 35. Fino al termine del 1868, i concessionarî an« dranno esenti dall'imposta sulla rendita e non avranno a pagare « che l'imposta fondiaria. Quest'ultima sarà valutata pei terreni « e pei fabbricati acquistati in base ai dati registrati sugli elenchi « ufficiali all'epoca dell'acquisto.

« Essi continueranno però a pagare l'imposta territoriale nella « cifra per la quale i terreni e le fabbriche acquistate per la strada « figuravano sui pubblici catasti all'epoca dello acquisto.

« Art. 50. È concessa l'introduzione dall'Estero in franchi« gia di Dogana di tutti i *rails*, cuscinetti, stecchetti, cangiamenti « di via ed altri meccanismi del materiale fisso necessario all'ar« mamento della strada non che delle macchine locomotive, vet« ture, vagoni, ed utensili e ferramenta per la prima provvista per « l'esercizio della strada.

« Dovranno i concessionarî assoggettarsi a tutte le cautele che « a tale riguardo venissero prescritte dal Ministero delle Finanze.

« Art. 53. Potranno i concessionarî o la Società che verrà « loro surrogata accettare premî in danaro o cessione di terreni per « la sede della strada e delle sue dipendenze, dai Comuni e Corpi « morali interessati nella costruzione della linea.

« Art. 54. Tutti i contratti ed atti qualsiansi che i conces- « sionarî stipuleranno relativamente ed esclusivamente in dipen- « denza delle obbligazioni da essi assunte con questo Capitolato, « saranno esenti da ogni dritto proporzionale di registro, e saranno « soggetti al solo dritto fisso di una lira.

« Tali atti se stipulati per scrittura privata potranno essere « estesi sopra carta bollata da centesimi cinquanta, qualunque sia « il valore dell'oggetto cadente in contratto.

« Lo stesso favore è accordato alla Società che sarà surro- « gata ai concessionarî e si estende all'atto di cessione medesima, « non che ai bolli e tasse tutte occorrenti per gli atti dei Comuni « e Corpi morali sopra citati per i mutui che dovessero assumere « onde procurarsi mezzi con cui soddisfare le offerte da essi fatte « per la ferrovia di cui trattasi, purchè nei relativi documenti si « faccia constare dell'uso cui sono destinati i predetti mutui.

« Art. 55. Gli atti di dismessione delle proprietà da occu- « parsi definitivamente o temporariamente per lo stabilimento della « strada ferrata e le sue dipendenze ed accessioni, non che le quie- « tanze dei proprietarî potranno essere estesi nella forma di un « semplice verbale in cui sarà facoltativo di comprendere varie dis- » missioni e quietanze.»

Perciò si presenti al Governo il Consorzio così costituito come abbiamo veduto, e gli domandi il Decreto Reale di concessione, ai termini della citata legge, per la costruttura e l'esercizio, a sue spese e senza aggravio finanziario, della ferrovia da Napoli per la valle Caudina a Benevento e da quivi per le valli del Miscano e del Celone a Foggia col prolungamento a Manfredonia; dichiarandosi che, qualora non riuscisse l'accordo con la Società delle ferrovie Romane pel percorso comune da Cancello a Napoli, il Consorzio sarebbe facoltato ad eseguire la linea per Marigliano direttamente alla stazione centrale di Napoli.

Certamente il Governo, dopo di aver resistito allo assettamento diffinitivo delle linee del Sannio reclamato dal voto concorde delle popolazioni, non potrebbe negare tale concessione; la quale rientra pienamente nella facoltà temporanea conceduta gli dal Parlamento, a fine di promuovere l'attuazione delle ferrovie senza aggravio dell'erario pubblico, ed il diniego non troverebbe scusa essendo in opposizione allo spirito della legge.

Nè il Governo potrebbe addurre che la linea consortile annienterebbe quella governativa, perchè sarebbe questa la più solenne confessione del proprio gravissimo errore di aver proposta la peggiore linea, ed averla pertinacemente sostenuta contro il grido concorde delle popolazioni ed anche adoprando in momenti difficili l'estremo mezzo della questione di Gabinetto. E poi tale confessione, nella nostra ipotesi, starebbe in aperta opposizione al diniego di qualunque diffinitivo assettamento delle linee del Sannio reclamato dalle provincie interessate; le quali, perduta ogni speranza, dovrebbero così salvare a proprie spese i loro interessi commerciali.

Sarebbe questa la più assurda contraddizione; chi confessa il male non può persistere nell'errore invitato a ripararlo anche col concorso di coloro che ne soffrono il danno; e chi nega la riparazione deve di necessità scusarsi affermando la insussistenza del male. Perciò delle due l'una: o il Governo condiscenderà al diffinitivo assettamento delle linee del Sannio, coadiuvato dal concorso delle provincie interessate; o non volendolo, come abbiamo supposto, non potrà negare la concessione al consorzio sul pretesto che la linea consortile annienterebbe quella governativa, perchè questo pretesto equivarrebbe alla spiattellata confessione del proprio errore, congiunta alla inqualificabile ostinazione di non volerlo emendare.

Mi ricorda di aver letto in una dissertazione legale che sulle ipotesi non vi sieno gabelle, e questa spiritosa osservazione era fatta dall'autore per iscagionarsi della taccia di aver posta un'ipotesi impresumibile.

Così e non diversamente potrò io rispondere a chi mi accagionasse della impresumibile ipotesi che cioè il Governo, dopo di aver resistito a qualunque accomodamento, neghi recisamente la concessione sia anche a costo della vergognosa confessione che la linea

consortile annienti quella governativa, confessione che ho chiamata vergognosa perchè non seguita dallo emendamento; il quale ne sarebbe il frutto valevole a renderla invece degna di elogio.

In questa strana ed impresumibile ipotesi il Consorzio si rivolgerebbe al Parlamento; nel quale veramente risiede la facoltà di fare la legge di concessione, facoltà che per un solo biennio delegava al Governo, nel fine di promuovere l'attuazione delle ferrovie, senza perdita di tempo e senz'aggravio della finanza.

Sentiamo il Parlamento quanto caldeggi l'attuazione delle ferrovie consortili, che giovano cotanto al paese senza aggravare l'erario, e sentiamolo dalla bocca dell'onorevole deputato Depretis, la cui autorevole parola esprimeva il concetto che domande siffatte sarebbero sempre e con plauso accolte dalla Camera; la quale subito le approverebbe senza bisogno di esautorarsi facendo temporanea delegazione del suo potere al Ministero.

Egli, quando il Ministro dei lavori pubblici sollecitava l'approvazione del trascritto articolo di legge, adducendo esservi parecchie domande per ferrovie consortili da concedersi senza indugio, così diceva:

« Il signor Ministro dice che ce ne sono parecchi; ma, si-
« gnori, credete veramente che ci sieno parecchi comuni determi-
« nati a costrurre delle strade ferrate senza il menomo sussidio
« dallo Stato, e col solo benefizio dell'abbandono e della diminu-
« zione dei dazi sull'introduzione dei materiali da costruzione, col
« solo benefizio del condono della tassa di registro? Credete, si-
« gnori, che se veramente, come dice il signor Ministro, come af-
« fermano i proponenti, che vi sieno e vi possano essere parecchie
« di queste dimande? Ma che difficoltà a presentarle alla Camera,
« saranno di quelle leggi che, portate innanzi al Parlamento, fa-
« ranno perdere molto tempo, incontreranno molte difficoltà? No,
« o signori, non ci vorrà che il tempo di sentirne la lettura negli
« uffizi, e poi di portarle alla discussione nella Camera, ove sa-
« ranno votate, *non solo senza difficoltà, ma con applauso.*

« Io quindi non vedo il motivo di sottrarre queste conces-
« sioni al loro giudice naturale, cioè, alla rappresentanza del
« paese.

« Io capisco come in certi casi, e massimamente per isfuggire

« a lunghe, e difficili, e animate dispute, si possa desiderare la « delegazione di poteri legislativi al Governo, ma in cose *così* « *semplici*, una delegazione non ha ragione di essere, corrisponde « ad una abdicazione senza causa. »

Che se nonostante la sollecita ed indubbia accoglienza di siffatte domande di concessione, come veniva dimostrato dall'onorevole Depretis, volle la Camera delegare per un biennio il potere al Governo senz'altra formalità che quella d'un semplice Decreto Reale, lo fece per vieppiù sollecitare l'attuazione delle ferrovie consortili; delle quali pensava, ed a ragione, non potersi giammai favorire abbastanza l'incremento, che conviene incoraggiare con franchigia di dazî ed esenzione di tasse, e facilitare rimovendo qualunque anche menomo indugio.

Perciò, Illustrissimo signor Presidente, quand'anche fallissero tutti gli sperimenti col Governo, sia nell'invocarne l'appoggio pel deffinitivo assettamento, sia nel domandargli il Decreto Reale di concessione a norma di legge; presentandosi il Consorzio innanzi alla Camera non potrà mancargli la solenne concessione fatta con apposita legge e con le medesime facilitazioni sempre consentite in somiglianti casi, tanto più quando si tratti di una ferrovia consortile il cui eseguimento ed esercizio non richiede sovvenzione governativa.

E qui non è permesso di spingersi più innanzi nel campo delle ipotesi, perchè si ricadrebbe nell'assurdo manifesto affatto inammissibile.

Come mai si supporrebbe in un paese libero che non ci fosse alcuna via per riparare il male, anche quando le Provincie ed i Municipî interessati vi provvedessero con mezzi proprî? E che il Governo ed il Parlamento potessero persistere nel negare qualunque accomodamento ed impedire la generosa riparazione assunta da un Consorzio così esteso ed autorevole, costituito da nientemeno che otto Provincie e meglio di cento Municipî?

Questo caso cotanto grave non regge neppure come meramente ipotetico, perchè scrollerebbe proprio le basi su cui si fonda l'edificio sociale ordinato a sistema rappresentativo, che spira libertà e progresso nella vita nazionale resa così rigogliosa e prosperevole. Perciò, se anche avesse a verificarsi la impresumibile

ipotesi dell'assoluto diniego di qualunque accomodamento, non mancherebbe giammai la concessione al Consorzio; il quale, ottenutala, non dovrebbe che provvedere all'attuazione onde coglierne il frutto.

Non appena il Consorzio sarà in possesso della concessione, potrà rivolgere le sue cure a richiamare il concorso del capitale, adescandolo, senza però renderlo interessato a sviare il traffico dalla ferrovia, come avviene quando se ne garentisce il prodotto brutto.

Quesito è questo che richiede la massima diligenza nello escogitare la migliore combinazione finanziaria; la quale, mentre assicuri il capitale e gli prometta un buon impiego, torni profittevole in pari tempo al commercio rendendo i capitalisti interessati al massimo incremento dei trasporti ferroviarî, ed al Consorzio facendogli aver parte nei guadagni eccedenti un determinato limite.

Così il Consorzio conseguirà tre notevolissimi vantaggi; quello di favorire nel più largo modo il traffico ferroviario assicurandogli il migliore esercizio, che provviene dallo interesse dei capitalisti alla frequentazione della ferrovia; quello del risparmio di tempo e di spesa nei trasporti ferroviarî, dovuto all'accorciamento di nientemeno che trentanove chilometri di percorso da Napoli a Foggia; e quello di creare nel proprio territorio una grandiosa opera di cotanto pubblica utilità, rendendola pur proficua nel suo peculiare interesse.

Non è questo nè il luogo, nè il tempo di svolgere tutte le considerazioni che si riferiscono alla lodevole soluzione d'un quesito di tanta importanza; il quale, trattato con intelligenza tecnica ed amministrativa, sarà risoluto in modo soddisfacente e con plauso universale, perchè le condizioni dell'utilissima opera ond'è parola son tali da assicurarle la più splendida riuscita.

A suo tempo le diverse possibili combinazioni finanziarie per l'eseguimento e l'esercizio della ferrovia potranno essere sottoposte al vaglio della discussione, che dovrà farsi da tutti i Consigli interessati onde prescegliere il partito migliore; per ora parmi sufficiente il dire quanto basti a far pregustare la facilità ed utilità dell'attuazione; affinchè il Consorzio vieppiù s'infervori a sorgere concorde e compatto per ottenere la concessione dell'opera.

Tre elementi importantissimi io credo che debbano principalmente contribuire all'adozione della migliore combinazione finanziaria, acconcia a conciliare gl'interessi di tutti nello eseguimento ed esercizio d'una ferrovia: la determinazione del giusto prezzo; la conoscenza della vera importanza commerciale; la fiducia del capitale nell'appoggio morale e materiale di chi ne promuove l'attuazione.

Il capitale, sebbene abbondi, rimane spesso inoperoso per mancanza di fiducia; la quale può considerarsi come il centro d'attrazione, capace di attirarlo e farlo confluire ove se ne richiede l'agglomerazione per raggiungere un determinato scopo. Ma è pur necessario che questo scopo offra il vantaggio di adescare il capitale; il quale non mai si determinerà ad un qualunque impiego, senza conoscere il giusto prezzo dell'industria e la vera importanza del profitto. Perciò quelle tre precipue basi dell'industria ferroviaria evidentemente esercitano tutta la influenza nell'adozione del miglior modo d'attuazione, e mi basterà mostrare che esse non potrebbero essere più salde di quello che realmente sono nel caso nostro; il quale per questo appunto offre la più favorevole occasione alla vantaggiosa soluzione dell'importante quesito di escogitare la combinazione finanziaria, che soddisfi gl'interessi dei capitalisti, del commercio e del Consorzio promotore.

La nostra linea congiungerà Manfredonia a Napoli mediante un agevole percorso ferroviario di duecento chilometri, il quale sarà anche di un chilometro più breve di quello malagevole da Napoli a Foggia per la linea governativa: perchè la linea da noi propugnata accorcia di trentanove chilometri questa linea governativa, e da Foggia a Manfredonia si dovranno percorrere in pianura trentotto chilometri di ferrovia.

Questa è la grandissima prevalenza della nostra linea; noi congiungeremo i due opposti mari mediante un percorso ferroviario anche più corto di quello che per la linea governativa si percorre da Napoli sino alla città di Foggia, la quale dista da Manfredonia per altri trentotto chilometri. Oltre a ciò l'agevolezza dell'esercizio, non esposto ad interruzioni nè soggetto alla concorrenza di alcun altro mezzo di trasporto, e la gran confluenza del traffico che la favorevole giacitura indubbiamente richiamerà sulla nostra linea, le accresceranno tale e tanta importanza commerciale

da assicurarle un cospicuo prodotto; il quale nel fatto certamente sorpasserà qualunque previsione e riuscirà di per sè solo capace, non pure di rendere largo profitto ai capitalisti, ma ancora di offrire un crescente compenso al Consorzio promotore. D'altra parte questa conchiusione è confortata dal gran risparmio della spesa occorrente alla costruzione della nostra linea; la quale, cansando le maggiori difficoltà della linea governativa, con minor percorso sempre si sviluppa per suoli stabili e non soggetti agli attacchi di grossi fiumi torrenti. Che la spesa di costruzione sia un fattore influentissimo nelle concessioni ferroviarie è evidente, nè mi occorre d'intrattenermi a dimostrarlo; solo dirò che il grande enigma delle larghezze governative verso le Società ferroviarie, e dello scapito che ciò non ostante risentono le loro azioni, può essere in buona parte spiegato dalla differenza grandissima che corre tra il presuntivo della spesa e l'effettiva spesa di costruzione.

Questo argomento è vasto più che non si pensi, ed io non potrò toccarlo che di volo; non pertanto ne dirò quanto basti a far capire quale influenza eserciti la determinazione del giusto prezzo di costruzione sulle condizioni dell'industria ferroviaria.

Nel giornale la ***Monarchia Italiana***, in uno dei numeri pubblicati molto tempo addietro si legge un articolo intitolato ***Ferrovie Liguri***, il quale comincia così:

« Mentre i Rappresentanti della nazione stanno battagliando « tanto, ed affannandosi per fare entrare poche migliaja di lire « nell'esauste casse dello Stato, ecco come da un'altra parte i « marenghi ne escono a palate. »

Il giornalista manifestava per filo e per minuto l'appalto primitivo conchiuso dal Governo per quelle ferrovie e tutti gl'iterati subappalti fino ad impressarî di quarta mano, per dedurne a qual prezzo si costruiscano effettivamente le ferrovie dagli ultimi appaltatori; e, dopo siffatte manifestazioni, conchiudeva quel suo articolo con queste parole:

« Pertanto su meno di 150 chilometri di strada si è già a « quest'ora realizzata dagli speculatori la non piccola somma di ol- « tre a trentatre milioni senza punto lavorare. La stessa cosa poco « presso si è ripetuta, o sta ripetendosi su tutto il resto della li- « nea, cosicchè dei cento ed otto milioni, una cinquantina almeno

« andranno ingojati dagli speculatori. Come con siffatti contratti « possano ristorarsi le finanze dello Stato non sappiamo compren- « dere. Povera tassa sulle Strade Ferrate, povera tassa sulle in- « dustrie! . . . quando ci renderete altrettanto? »

Ecco come nelle concessioni ferroviarie, proporzionandosi la garentia del prodotto alla spesa presuntiva di costruzione, ne risulti un'eccessiva larghezza a favore delle Società concessionarie; le quali alla loro volta sborsano un eccessivo prezzo di costruzione, mentre la spesa effettiva cotanto assottigliata non basta alla lodevole esecuzione dei lavori. Perciò le Società sono spesso costrette ad iterare le spese per frequenti dispendiose riparazioni a loro carico; e così, mentre sfuma quel largo incoraggiamento che costa tanto allo Stato, il pubblico è mal servito ed i denarî dei balzelli si scialacquano nelle borse d' intermediarî parassiti; i quali se ne impinguano senz' altra fatica che quella di rendersi veicolo del passaggio che l' appalto fa di mano in mano sino all'ultimo anello di questa catena cotanto esiziale all'industria ferroviaria.

Nel nostro caso siffatta catena sarà infranta dal Consorzio, il quale potrà invigilare su tutta la linea, e ad ogni passo troverà un Municipio interessato che gli somministrerà esatte informazioni; per la qual cosa la spesa presuntiva non sarà diversa da quella effettiva, e risulterà molto discreta per le favorevoli condizioni locali. Difatti nell'intera linea che vuolsi costruire da Cancello a Manfredonia, lunga 178 chilometri, si comprendono parecchi tronchi in pianura della lunghezza unita di 81 chilometro, oltre gli altri 22 chilometri e mezzo di non meno facile esecuzione, perchè a pendenze minori del 10 per mille ed in terreni spianati nel fondo delle valli. Alla mezza costa si avranno in tutto 69 chilometri, dei quali soltanto 48 chilometri e mezzo con pendenze dal 15 al 18 per mille; ma così questi come gli altri 20 chilometri e mezzo di minor pendenza si svilupperanno per coste poco acclivi e tali da consentire senza gran dispendio un regolare contorno formato da lunghi rettifili e larghe svolte. Le due gallerie saranno unitamente lunghe 5 chilometri e mezzo, e dovranno essere forate in roccia calcarea compatta, che esclude il bisogno delle murature di sostegno e rende proficuo di eccellenti materiali da costruzione il facile

taglio, vieppiù agevolato dalla possibilità di frequenti pozzi poco profondi di ventilazione ed estrazione.

Un calcolo sommario ed approssimativo da me istituito m'induce a ritenere che la spesa effettiva della nostra ferrovia da Cancello a Manfredonia non oltrepasserà i venticinque milioni di lire; nè può credersi insufficiente cotale spesa, quando si consideri la facilità delle condizioni topografiche lungo tutto il tracciato, nel quale ricadranno ben poche opere di arte e di non molta importanza. Del resto, appena ottenuta la concessione, il Consorzio farà compilare l'accurato progetto di esecuzione; il quale, contenendo tutti i particolari dei diversi lavori e la loro esatta estimazione, documenterà la spesa presuntiva dell'opera e ne garantirà la perfetta corrispondenza alla spesa effettiva, che non potrà riuscire notevolmente maggiore di quella ora indicata, qualora non manchi la necessaria diligenza nelle preventive valutazioni.

Perciò non può dubitarsi che si troveranno, relativamente alle altre simili intraprese, ben congiunte le precipue condizioni di massima importanza e di minima spesa nella nostra linea; la quale certamente richiamerà il concorso dei capitali ed offrirà la più favorevole occasione alla migliore combinazione finanziaria, che non potrà mancare ad un Consorzio cotanto autorevole ed esteso, il cui appoggio morale e materiale ispirerà piena fiducia di lodevole riuscita.

Sorga animoso il potente Consorzio, e sorga colla certezza che il suo intento non potrà fallire e sarà coronato dal favorevole esito; il quale verrà accolto con pubblico plauso, il cui alto clamore echeggerà nelle altre parti del regno e dappertutto promuoverà di simili benefiche associazioni, che dovranno compiere la tanto desiderata rete ferroviaria *del bel paese là dove il sì suona*.

Conchiudendo adunque, Illustrissimo signor Presidente, la nostra è buona causa, perchè fondata sulla incrollabile base di verità e di giustizia; che se nella tempestosa sessione parlamentare il riordinamento delle ferrovie meridionali non potette riuscire soddisfacente, venuta la calma, di certo il loro diffinitivo assettamento appagherà il concorde voto delle popolazioni. Ad assicurare l'esito degli umani eventi, io credo che debbano concorrere tre opportunità: la opportunità della cosa che si vuol conseguire; la opportunità dei tempi che corrono; e la opportunità dei mezzi

che si adoprano. Sulla opportunità della cosa che noi desideriamo non si può muovere alcun dubbio; la nostra linea è incontestabilmente preferibile a qualunque altra e sotto tutti i punti di vista. I tempi per verità non sono stati finora propizî, e forse l'involontario ritardo dovrà considerarsi come un fatto provvidenziale; ma sorge già sull'orizzonte politico l'aurora di quel giorno sereno, in cui potrà giudicarsi il passato da uomini gravi che sapranno emendarlo. Quanto al mezzo che dobbiamo adoprare esso è certamente autorevolissimo ed efficacissimo; un Consorzio di otto Provincie e meglio di cento Municipî, oltre quelli di minore importanza, è tale un fatto sociale che non può fallire sotto qualunque forma di Governo, vieppiù nell'Italia rigenerata dalla influenza della prepotente opinione pubblica.

Perciò nulla manca a riportare il più splendido trionfo, che io tengo certo se non fallerà, come non può fallare, il senno dei Consigli Provinciali e Comunali dal cui concorde voto sorgerà e si costituirà il potente Consorzio; il quale, indipendentemente dalla grande influenza sulle determinazioni governative, avrà vita rigogliosa ed atta a soddisfare di per sè le giuste esigenze delle popolazioni, qualora per un caso impresumibile tornasse vano ogni tentativo di accomodamento.

Animo adunque, benemerito Consiglio della Capitanata; alla Capitanata è serbato l'onore di capitanare la poderosa falange di tanti interessi conglomerati. Se gli altri Consigli fecero già molto, esprimendo i loro voti concordi al Governo ed al Parlamento; quello della Capitanata vanta il merito maggiore di avere, mediante due suoi egregi Consiglieri, patrocinata la causa comune allorchè si discuteva in Parlamento, e di aver preparato con la presente relazione il documento giustificativo della ulteriore insistenza.

Giunte le cose a tal punto, il Consiglio di cotesta importante provincia deve promuovere il Consorzio, cui tutti nel proprio interesse aderiranno; così sarà a comun gloria assicurato il prospero successo, e saranno finalmente appagati dal favorevole esito i voti concordi di tanta parte delle meridionali provincie d'Italia.

Che se non ho saputo trattare l'argomento con intelligenza pari alla sua grande importanza, mi sento tranquillo nella coscienza di avervi adoprato il maggiore impegno; epperò non mi reputo

indegno del compatimento di cotesto Illustre Consiglio, cui son grato dell'onore compartitomi nello affidare al mio povero ingegno un incarico cotanto scabroso.

Augurandomi intanto che l'esito sorpassi l'aspettazione, con sincera stima, alta considerazione e sentita gratitudine verso tutti gli egregi Consiglieri della Capitanata, ho l'onore di riprotestarmi della S.ª V.ª Illustrissima

Napoli 7 dicembre 1866.

Devotissimo ed obbligatissimo
Ingegnere AMBROGIO MENDIA.

Sassinoro
Morcone
Pontelandolfo
Casalduni
Tammaro F.
Campo Lattaro
Fragneto
Fragnitello
Reino
F. Reinello
Pescolamazza
Pago
Pietralcina
F. TAMMARO
Paduli
Stazione
F. CALORE
Stazione
Apice
F. UFITA
Bonito
F. CALORE
Sauri
Canale di S. Maria
SANSEVERO
Il Triolo
Il Canaletto
Il Triolo
Lucera
Stazione
La Salsola
La Perazze
F. VOLGANE
F. CELONE
FOGGIA
Stazione
F. CERVARO

Stabilimento Poligrafico dell' Italia